

LA
RADIOTÉLÉGRAPHIE
DANS LA
GUERRE MARITIME

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 21 Mai 1938, à 14 heures

PAR

Maurice PAILLAT

LICENCIÉ ÈS LETTRES
DIPLOMÉ DES SCIENCES POLITIQUES

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. GIDEL, Professeur

Suffragants : MM. DE LA PRADELLE, Professeur
BASDEVANT, Professeur

PARIS
MAURICE LAVERGNE, IMPRIMEUR
289, RUE SAINT-JACQUES, 289

1938

LA
RADIOTÉLÉGRAPHIE
DANS LA
GUERRE MARITIME

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 21 Mai 1938, à 14 heures

PAR

Maurice PAILLAT

LICENCIÉ ÈS LETTRES
DIPLÔMÉ DES SCIENCES POLITIQUES

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. GIDEL, Professeur

Suffragants : MM. DE LA PRADELLE, Professeur
BASDEVANT, Professeur

PARIS
MAURICE LAVERGNE, IMPRIMEUR
289, RUE SAINT-JACQUES, 289

1938



A MES PARENTS

Nous tenons à exprimer notre respectueuse gratitude à M. le Professeur GILBERT GIDEL, qui a bien voulu accepter de présider cette Thèse.

Nous renouvelons l'expression de notre sincère reconnaissance à M. le capitaine de frégate BARBIER, à M. le capitaine de corvette GUICHARD, et à M. REUSSNER, membre de l'Académie de Marine, qui ont eu l'amabilité de guider et faciliter nos recherches au Service Historique de l'Etat-Major Général de la Marine.

INTRODUCTION

« Avec la Télégraphie sans Fil, dont la vitesse de propagation est égale à 300.000 kilomètres à la seconde, un signal atteint les antipodes en un dixième de seconde. Pour une transmission acoustique, c'est dans l'air 33 mètres. La personne la plus éloignée du monde est ainsi à une distance de transmission électrique de 33 mètres acoustiques ! La Science a donc considérablement réduit les distances. Nous sommes tous dans le même bateau ; et ce bateau est bien petit ; nous sommes par conséquent responsables les uns vis-à-vis des autres, et il est de notre devoir de nous comporter dans le monde que nous avons créé, comme si nous étions à une distance qui n'excède pas un dixième de seconde, comme si nous étions tous voisins. Dans notre petit bateau de un dixième de seconde, il n'y a que des voisins bons ou mauvais, ils sont tous coude à coude électriquement, et il faut que les bons voisins s'entendent. »

En terminant ainsi une Conférence sur la propagation des ondes courtes, le Professeur KENNELLY, de l'Université Harward, insistait sur les répercussions que peuvent avoir les inventions modernes sur la vie des peuples. A cet égard, la radioélectricité accentue considérablement la solidarité des habitants de notre monde, en leur procurant un moyen merveilleux d'échange de la pensée.

Cette découverte, dont nous devons les principes et les applications pratiques aux grands savants HERTZ, BRANLY, MARCONI, réside dans la transmission des signaux par ondes hertziennes sans l'intermédiaire de fils conducteurs reliant les deux pôles correspondants. « La technique de la T.S.F. consiste en effet dans des vibrations produites par l'impulsion électrique donnée à une antenne et qui,

déplaçant dans l'air des couches concentriques, se propagent en impressionnant les postes situés sur leur parcours. Ces postes recueillent les vibrations en même temps que les interruptions qu'elles subissent, et ainsi, en y adaptant des appareils télégraphiques morses, les traduisant en signes conventionnels selon leur durée, on arrive à instituer un moyen de correspondre à de grandes distances » (1).

La T.S.F. présente ainsi l'inappréciable avantage de permettre les relations avec les points mobiles tels que les navires, sans exiger de lien entre le poste émetteur et le poste récepteur : c'est l'éther, qui est le véhicule, très rapide véhicule, de la pensée. Les vaisseaux en haute mer pourront rester en communication avec la côte, ou correspondre entre eux. Il en est exactement de même pour les aéronefs, dont le poste de radio constitue aussi un instrument précieux de sécurité, employé pour signaler leur position et les dangers rencontrés dans leur navigation.

Cependant, cette particularité essentielle n'est pas sans comporter quelques conséquences regrettables : lancée dans l'espace, l'onde est susceptible d'être troublée par une émission plus forte, effectuée sur la même longueur d'onde. Il en résulte une interférence par la rencontre de ces ondes, qui empêchent le destinataire de capter les messages à lui expédiés. Ce brouillage qui peut être volontairement provoqué est le seul moyen de contrôle des émissions : une fois que le poste émetteur a envoyé les signaux dans l'éther, aucune action ne peut s'opposer à leur parcours si ce n'est précisément le trouble provoqué par l'émission sur la même longueur d'ondes, de signaux plus intenses.

L'inconvénient primordial dérivant du fait que la transmission s'opère dans l'air libre, vient de ce que le secret des communications n'est pas assuré : « Les ondes électriques engendrent aussi des perturbations dans tout

(1) Rapport Fauchille. Annuaire de l'Institut de Droit International, Session de Gand, 1906, p. 76.

l'espace environnant : elles ne progressent pas seulement en avant, elles s'épanouissent dans tous les sens » (2). Il suffira donc à un récepteur de se mettre à l'écoute sur la longueur d'onde choisie par l'émetteur pour capter la dépêche. Donc, par les interférences et la possibilité d'en violer le secret, la sécurité des communications radioélectriques est assez précaire.

A l'inverse de la correspondance postale, l'émission de T.S.F. ne peut être appréhendée qu'au départ et à l'arrivée. Dans la télégraphie ordinaire, il y a un fil, installation permanente et continue ; si on brise les fils, la dépêche n'est pas transmise. « C'est avec le télégraphe CHAPPE que la T.S.F. présente la plus grande analogie, bien que les stations de signaux optiques en soient très rapprochées et qu'on connaisse la direction des signaux » (3).

Malgré toutes les différences qui les caractérisent, et en particulier sur mer, où seule la radiotélégraphie est susceptible de relier les navires aux côtes et les navires entre eux, à grande distance, les juristes ont commencé par appliquer, par analogie, les règles de la télégraphie ordinaire. Ainsi s'exprimait, en 1906, l'*Institut de Droit International*, dans la session de Gand : Article 2 : « A défaut de dispositions spéciales, les règles applicables à la correspondance télégraphique ordinaire le sont à la correspondance télégraphique sans fil » (4).

Mais il fallut en venir bien vite à une réglementation internationale particulière de la radioélectricité ; on ne peut longtemps contrarier la nature, et ce nouveau moyen de communication par ses caractères originaux réclame des lois spéciales. Ainsi par la T.S.F. se trouve encore pleinement justifiée la citation de M. A. DE LA PRADELLE : « Ce ne sont pas les philosophes avec leurs théories, ni les juristes avec leurs formules, mais les ingénieurs avec leurs in-

(2) Meurer, De la faculté de s'opposer au passage des ondes hertziennes. *Revue générale de Droit International public*, 1909, p. 78.

(3) Rolland. *R.D.I.P.*, 1906, p. 64.

(4) *Annuaire de l'Institut de Droit International*, 1906, p. 328.

ventions qui font le droit et surtout le progrès du droit » (5).

Au même titre que toutes les autres inventions modernes, la radiotélégraphie, en temps de guerre, est détournée de ses emplois pacifiques et salutaires, et s'impose comme une véritable arme : « On se battra à coups de radio, non seulement au point de vue moral, comme c'était le but des émissions du général QUEIPO DE LLANO à Séville, au début de la guerre civile espagnole, mais onde contre onde, avec fausses indications et brouillages » (6).

La T.S.F. est ainsi entraînée dans la mobilisation générale, mise au service de la défense nationale : mais si, sur terre, elle rencontre la concurrence souvent victorieuse au combat de la télégraphie et de la téléphonie avec fil, dont les difficultés plus grandes d'installation sont compensées par le grand avantage d'obtenir le secret des messages, il n'en est pas de même sur mer où le rôle prépondérant de la radio, unique agent des liaisons lointaines et mobiles, se manifeste, autant d'ailleurs en temps de paix qu'en temps de guerre.

Dans cette dernière hypothèse, non seulement la T.S.F. est utilisée comme moyen de combat, mais elle continue son rôle pacifique, qui est d'assurer la sécurité de la vie humaine en mer, d'aider la navigation et de permettre l'échange des télégrammes de correspondance publique. Ce sont ces emplois pacifiques qui en ont fait un instrument indispensable, même en temps de guerre. Les belligérants doivent les permettre aux neutres, qui, dans la guerre navale, leur sont si intimement mêlés. Autour de la distinction entre usages hostiles et emplois pacifiques, gravitent en effet les relations entre belligérants et neutres dans la guerre maritime.

Ce sera l'objet de notre première partie :

(5) Albert de La Pradelle. *Revue des Deux Mondes*, 1908, p. 707.

(6) Louis Guichard : *Cours à l'Ecole des Sciences Politiques*, 1937.

La radiotélégraphie dans les rapports entre belligérants et neutres.

Dès que les belligérants se trouveront face à face, entre leurs mains, la radio deviendra un instrument de combat. Cette utilisation nouvelle qui, de la part des neutres, constituerait une violation de neutralité, n'est, entre combattants, qu'un procédé employé, comme beaucoup d'autres, pour dominer l'adversaire ; et c'est aux différentes manifestations de ce rôle dans la guerre sur mer, que nous consacrerons notre deuxième partie :

La radiotélégraphie dans les rapports entre belligérants.

PREMIÈRE PARTIE

LA RADIOTÉLÉGRAPHIE DANS LES RAPPORTS ENTRE BELLIGÉRANTS ET NEUTRES

Dans la guerre sur Mer, plus que sur tout autre théâtre d'hostilités, les intérêts des neutres et des belligérants entrent en conflit, et provoquent, par leur opposition même, des heurts, des discussions, des réclamations, si bien qu'à juste titre, un auteur américain a pu parler des « ennuis de la neutralité ».

Au fur et à mesure que les rapports entre les continents, par la voie des océans, se multiplient et s'accroissent, que notre planète se rétrécit, la conciliation entre ces desiderata opposés, la définition précise des droits et devoirs respectifs des neutres et des belligérants s'imposent de plus en plus.

L'on sait bien ce qu'est la neutralité ; des auteurs tels que KLEEN en ont donné d'excellentes définitions (1) : « La neutralité est la situation juridique dans laquelle un Etat pacifique est autant que possible laissé en dehors des hostilités qui ont lieu entre des Etats belligérants et s'abstient lui-même de toute participation ou ingérence dans leurs différends, en observant vis-à-vis d'eux une stricte impartialité », mais dans l'application ces principes suscitent des questions très controversées.

Par son rayon d'action étendu pratiquement à toute

(1) Kleen, *op. cit.*, tome I, p. 93.

notre sphère, puisqu'il est possible d'enregistrer un signal après qu'il a déjà fait le tour de la terre, la radiotélégraphie multiplie les liens et les possibilités de conflits entre belligérants et neutres, et pose donc de graves problèmes, par la multitude d'applications dont elle est susceptible dans la guerre maritime. Il faut tenir compte du nombre considérable de postes émetteurs et récepteurs, puisqu'aujourd'hui tous les navires de haute mer sont munis d'appareils radiotélégraphiques, des possibilités de communication immédiate avec les points les plus éloignés et les plus variés, « des renseignements qui peuvent ainsi être transmis sur les forces navales et leurs opérations, des facilités données par ce procédé à l'espionnage, à l'assistance hostile » (2). Mais à côté de ce rôle, où nous voyons la radio sur mer s'immiscer dans la lutte, il faut mettre en relief le rôle précieux qui rend sa présence indispensable à la sécurité de la navigation pacifique. Que l'on songe au nombre de vies humaines protégées et sauvées par l'arrivée, sur le lieu du naufrage, de secours alertés au loin par de simples vibrations de l'éther ! Il importe donc de bien distinguer le rôle pacifique de l'usage hostile, dans les relations entre les navires belligérants et les navires neutres.

« Comme toujours en matière de neutralité, il faut concilier les intérêts des belligérants et des neutres. Les premiers doivent pouvoir mener à bien les hostilités qu'ils ont entreprises et ne doivent pas être empêchés de venir à bout de leur adversaire. Ils sont en droit d'exiger des neutres abstention et impartialité, mais par contre les seconds doivent pouvoir autant que possible continuer leur vie habituelle, telle qu'ils la menaient avant l'ouverture des hostilités » (3).

Le respect des règles de la neutralité nécessite un contrôle et des sanctions, différents suivant l'espace envisagé. En haute mer, l'émission des ondes neutres se trouve placée sous le contrôle exclusif des belligérants. Les Etats neutres n'ont aucune obligation d'en contrôler l'exercice

(2) Basdevant, Cours à l'Ecole de Guerre Navale, 1924, p. 36.

(3) Rolland. R.D.I.P., p. 80.

par les navires privés portant leur pavillon. Les individus ne sont en effet que les « sujets médiats » de la neutralité ; la neutralité de l'Etat ayant en effet pour conséquence la neutralité de ses ressortissants, bien entendu en leur seule qualité de citoyen et non comme simples particuliers.

Il en sera tout autrement dès que nous pénétrerons sous la juridiction neutre. L'Etat riverain doit s'abstenir de toute immixtion dans les hostilités, et ne doit pas souffrir qu'un belligérant se serve de son territoire comme point d'appui pour ses opérations militaires. il sera donc amené à en contrôler les émissions. Contrôle des émissions neutres par les belligérants et répression de l'assistance hostile en haute mer ; contrôle des émissions belligérantes par les neutres dans leur juridiction, telles seront les divisions de notre étude sur l'usage de la T.S.F. entre belligérants et neutres.

CHAPITRE PREMIER

LA RADIOTÉLÉGRAPHIE NEUTRE EN HAUTE MER

La navigation pacifique neutre réclame pour sa sécurité la présence à bord d'un appareil radiotélégraphique. Un tel besoin se légitime autant pendant la guerre qu'en période de paix : il y est même plus urgent, car les dangers de la mer sont encore augmentés, aux risques et périls du commerce légitime des neutres : car tout alors est dirigé vers la bonne conduite des hostilités, et les intérêts de l'expédition innocente des neutres comptent peu dans la guerre navale. Les rencontres d'épaves, de mines même, les échouages sur les côtes dont les phares ont été éteints par précaution militaire, ajoutés à tous les dangers inhérents à toute expédition maritime imposent donc l'emploi de la radiotélégraphie neutre.

Mais celle-ci peut être détournée de sa raison d'être normale. Au lieu de communiquer avec l'armateur pour connaître sa destination, recevoir des ordres des source neutre, au lieu d'émettre en cas de péril les messages de détresse, le navire neutre peut utiliser ce mode merveilleux de transmissions pour correspondre avec un belligérant, lui donner des renseignements de valeur militaire, par exemple lui signaler la position d'une escadre ou d'un navire de guerre ennemi. La victoire peut dépendre de ces informations souvent fort importantes pour le belligérant, puisqu'elles permettent à l'ennemi de connaître les desseins de son adversaire, de se tenir sur ses gardes, de supprimer tout effet de surprise. C'est ainsi qu'à une époque, où il n'était évidemment pas encore question de T.S.F., NELSON dut à des renseignements obtenus de navi-

res neutres de connaître la position des escadres françaises, qu'il avait perdues de vue : la première fois il apprit ainsi que l'escadre de l'Amiral BRUEYS se trouvait en Egypte et il en résulta la bataille d'Aboukir. La deuxième fois il fut informé de la présence de VILLENEUVE à Cadix, et ce fut Trafalgar. Qu'on imagine donc, avec l'ampleur, la diffusion lointaine que permet la radiotélégraphie, les dangers que courent les belligérants, si les neutres commettent des abus dans leurs transmissions sans fil. Il est donc légitime de donner aux belligérants un droit de contrôle, qui s'exercera sous deux formes : ou bien il sanctionnera les infractions commises par les peines graves prévues pour l'assistance hostile et ce sera le contrôle répressif ; ou bien, non content d'intimider par la crainte d'un châtiment, il prendra les devants pour empêcher la radiotélégraphie neutre de lui nuire, en formulant des réglementations, des interdictions de l'usage de la T.S.F. dans des zones déterminées.

Contrôle répressif de la radiotélégraphie neutre en haute mer, contrôle préventif et droits reconnus aux belligérants dans cet espace, telles seront les deux sections de ce chapitre.

SECTION I

CONTROLE RÉPRESSIF DE LA RADIOTÉLÉGRAPHIE NEUTRE EN HAUTE MER

« Par la transmission d'une dépêche, on peut dévoiler le plan entier d'une campagne et mettre en défaut tous les plans de l'autre belligérant... La transmission des dépêches est donc un service, qui, à quelque degré qu'il existe, peut être considéré comme un acte des plus hostiles » (4). Ainsi s'exprimait SIR W. SCOTT, et son compa-

(4) Cité par Ortolan.

triotte PHILLIMORE confirmait ses vues en écrivant : « La plus petite dépêche peut suffire pour faire tourner la fortune de la guerre en faveur d'un belligérant » (5).

Ces opinions s'appliquent évidemment aux transmissions par messages radiotélégraphiques, et nous trouvons, dès leur première manifestation, le souci des belligérants de se protéger contre leurs indiscretions.

§ I. — Radiotélégraphie et espionnage

1. — Guerre Russo-Japonaise. Affaire du *Haimun*

Le conflit qui en 1904 mit aux prises en Extrême-Orient, la Russie et le Japon, souleva de nombreux problèmes juridiques concernant les droits et devoirs des neutres. Si les questions d'asile, de ravitaillement des belligérants par les neutres viennent tout de suite à l'esprit, il se présenta également plusieurs cas de navires de commerce neutres engagés spécialement dans une croisière entreprise en vue d'obtenir des renseignements pour l'ennemi.

A ce titre la Cour des Prises Japonaise, de Sasebo (6) confisqua les navires *Industrie* (allemand) et *Quang-Nam* (français).

De leur côté, les Russes ont retenu prisonniers de guerre, les passagers du navire japonais *Hanyei-Maru*, affrété par le correspondant du journal *Asahi Shinbun* établi à Tche-Fou et qui s'était aventuré à portée de l'escadre russe. La Russie justifia sa conduite en déclarant avoir trouvé à bord des Japonais camouflés en Chinois à l'aide de fausses nattes, et une torpille japonaise (7). Les autorités russes d'Extrême-Orient qui prétendaient que le Japon avait établi une base navale dans l'archipel de Miao-Tao accusaient formellement le navire japonais d'avoir été chargé d'installer dans cet archipel une station de signaux

(5) Commentaries upon International law, vol. III, p. 456.

(6) Takahashi, op. cit., p. 732.

(7) Rev. R.D.I.P., 1910.

à l'usage de la flotte de l'Amiral Togo, ce qui eût suffi à justifier, la détention des passagers.

De plus, d'après les informations donnés par le journal *Le Temps* (8), « on aurait découvert à bord du *Hanyei-Maru* des appareils de T.S.F. sur lesquels les prisonniers ne voulurent donner aucun éclaircissement, et une quantité considérable de dépêches reçues à Wei-hai-Wei dont l'Etat-major russe fit son profit ».

L'incident le plus caractéristique auquel donna lieu l'emploi de la T.S.F. fut certainement celui du vapeur *Haimun* (9).

Le *Haimun* était un navire chinois affrété par un correspondant du *Times*, le grand quotidien anglais, M. DAVID FRASER, qui a d'ailleurs relaté ses péripéties dans un livre « *A modern campaign on war and wireless telegraphy in the Far East* ». Ce navire, équipé par la Société américaine *The Forest company*, d'un appareil de T.S.F. d'une portée de 190 miles, croisait devant Port-Arthur pour y cueillir des renseignements militaires, qu'il transmettait par la voie des ondes, jusqu'à Wei-hai-Wei. De là, ils étaient expédiés par câblogramme à Londres.

A plusieurs reprises, des croiseurs belligérants tant japonais que russes, l'avaient visité et sa présence semblait tolérée, quand le 15 avril 1904, l'Amiral ALEXEIEFF fit paraître une note que le cabinet de Saint-Pétersbourg communiqua aux puissances neutres sous forme de circulaire :

« Dans le cas où l'on rencontrera à proximité des rivages du Kouang-Toung ou dans le rayon d'action des forces maritimes russes, des vapeurs neutres ayant à leur bord des correspondants munis d'appareils perfectionnés non prévus dans les conventions existantes, et au moyen desquels ils transmettent des renseignements à l'ennemi. les correspondants seront considérés comme des espions, et les vapeurs munis de T.S.F. pourront être arrêtés, et seront considérés comme prises de guerre. »

(8) *Le Temps*, 28 avril 1904.

(9) Bibliographie générale : Vercken, Lorentz, Devaux, Rey, Kedgy, N.W.C., 1904-1907.

L'Ambassadeur de Russie aux Etats-Unis, le Comte CASSINI, interrogé sur la portée de l'application de ces documents, en donna cette interprétation : « Je suppose, a-t-il dit, que la circulaire s'applique à toute l'étendue de la zone maritime de la guerre. Il ne peut être naturellement invoqué aucun précédent, la T.S.F. n'ayant jusqu'ici jamais été employée dans une guerre ; mais il est tout fait naturel que la Russie n'autorise pas l'emploi de ce mode de transmission, pour des dépêches dont les Japonais qui ont leurs navires munis des appareils nécessaires pourraient tirer des informations utiles. Il semble donc logique de considérer comme contrebande de guerre les appareils de T.S.F. » (10).

La plupart des Etats accusèrent réception sans observation, mais les Etats-Unis dont plusieurs ressortissants travaillaient à bord, et l'Angleterre intéressée directement dans l'affaire protestèrent ; d'autant plus véhémentement, que la traduction du texte russe en anglais avait donné une formule infiniment plus rigoureuse que la traduction française : au lieu de « correspondants qui transmettent... », il y avait « correspondents who *may* communicate war news to the enemy » (11). Il suffisait donc que le navire eût la T.S.F. pour que le correspondant soit traité en espion.

Pour ne pas exposer la vie de ses hommes aux peines si rigoureuses qui atteignent les espions, le *Haimun* s'éloigna des eaux contrôlées par les escadres russes et s'en alla croiser du côté des Nippons. Mais ceux-ci, à leur tour, le considèrent comme indésirable et lui interdisent l'accès de la zone maritime, limitée au sud par la ligne : Tche-Fou Tchemulpo.

Réservant à plus tard l'étude des mesures prises en haute mer par les belligérants, que devons-nous penser des sanctions si sévères, destinées par les Russes aux correspondants de guerre ?

(10) Le Matin, the Times : 18 avril 1904.

(11) « Correspondants qui *peuvent* transmettre des nouvelles de guerre à l'ennemi. »

2. — L'espionnage devant les Conférences Internationales et la doctrine

La prétention de l'Amiral ALEXEIEFF, de traiter en espion le correspondant du *Times*, souleva à l'époque les protestations unanimes. Le principal intéressé expose dans les colonnes du journal anglais, qu'il ne se livre pas à l'espionnage ; que ses dépêches sont exclusivement destinées à renseigner le public neutre, et qu'il dispose à cet effet d'un système conventionnel chiffré tel que ni les Russes ni les Japonais ne seraient capables d'en déchiffrer les messages : « les dépêches sont transmises à un bureau de câble neutre *Wei-haiWei*, d'où elles sont dirigées sur Londres. Personne n'en a connaissance ; jamais je n'ai encore navigué dans les eaux russes ; tous mes télégrammes sont partis de la pleine mer ou des eaux neutres ».

Pourtant, le danger contre lequel la Russie essayait de se préserver n'était pas irréel, car « bien que les radiogrammes fussent transmis directement à Londres ils étaient connus dans le monde entier, et par conséquent au Japon, en moins de 24 heures, grâce à l'actuelle diffusion de la Presse » (12).

Car la Presse est essentiellement indiscreète : tout en renseignant honnêtement leurs journaux, les journalistes nuisent aux belligérants, qui peuvent indirectement profiter des nouvelles reçues dans le pays neutre. C'est ainsi que la Russie elle-même fut avertie du débarquement des Japonais à Tchemulpo.

Mais dans l'échelle des sanctions, les peines visant l'espion sont les plus graves, et elles sont manifestement hors de proportion dans le cas considéré : « seul est un espion celui qui a l'intention d'espionner, c'est-à-dire d'obtenir subrepticement des renseignements qu'il transmettra directement à l'Etat qu'il prétend servir. Ce n'est pas là

(12) Devaux, op. cit., p. 197.

le cas du correspondant de guerre dont le but est connu, avoué, avouable » (13). Si sa présence est dangereuse, conformément aux droits de la guerre, il peut être écarté du domaine des hostilités, et, s'il passe outre, être retenu comme prisonnier de guerre.

— *L'espionnage à La Haye, 1899.*

Il est bien certain que le correspondant du *Times* ne remplissait pas les conditions inscrites dans l'article 29 du *règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre*, qui donne une définition des espions. « Ces principes s'appliquent également d'une manière générale à la guerre sur mer » (14). L'article 29 stipule :

« Ne peut être considéré comme espion que l'individu qui, agissant clandestinement ou sur de faux prétextes, recueille ou cherche à recueillir des informations dans la zone d'opérations d'un belligérant avec l'intention de les communiquer à l'ennemi. »

On ne saurait donc considérer comme tel celui qui communique par T.S.F. avec un pays neutre. Dans le cas du *Haimun*, il n'y a pas clandestinité : le navire en effet avait été avant le décret plusieurs fois visité, en particulier par le croiseur russe *Bayan* ; ni faux prétextes, puisque ses dépêches étaient chiffrées et ses appareils inconnus des Russes et des Japonais. La menace du traitement d'espion est donc ici tout aussi arbitraire que celle lancée en 1870 par BISMARCK, vis-à-vis des aéronautes français. MÉRIGNAC observe, dans son traité *des lois et coutumes de la guerre sur terre*, que : « ceux qui agissent ouvertement ne sauraient être traités comme espions ».

« Mais dans la guerre maritime, comme dans la guerre terrestre on peut prévoir l'existence d'espions. Les règles

(13) Pastureau, op. cit., p. 87.

(14) Hall. The law of naval warfare, p. 124.

doivent être analogues. Ce sont également les mêmes principes qui doivent être appliqués dans l'une et l'autre guerre aux messagers et aéronautes. On doit considérer comme un espion passible de la peine de mort, mais qui, même pris sur le fait doit être jugé, l'individu qui, agissant clandestinement ou sous de faux prétextes, et dissimulant ainsi ses opérations recueille ou cherche à recueillir des informations dans la zone d'opérations d'un belligérant avec l'intention de les communiquer à la partie adverse » (15).

M. FAUCHILLE étend donc à la guerre maritime, les conditions définies en 1899 pour l'espionnage dans la guerre sur terre.

Institut de droit international, Gand 1906.

Dans sa session de Gand, l'Institut fut saisi de cette question par M. FAUCHILLE qui lui consacra un article dans son rapport sur le *régime international de la Télégraphie sans fil*. Après une brève discussion au cours de laquelle quelques légères modifications furent apportées, l'article 7 fut adopté tel qu'il suit : « Ne sont pas traités comme espions de guerre, mais doivent être traités comme prisonniers de guerre s'ils sont capturés, les individus qui, malgré la défense du belligérant, se livrent à la transmission ou à la réception des dépêches par T.S.F. entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire. Il doit en être autrement si la correspondance est faite sous de faux prétextes. Les porteurs de dépêches transmises par la T.S.F. sont assimilés à des espions, lorsqu'ils emploient la dissimulation ou la ruse. »

L'espionnage devant la Doctrine.

KEBEDGY, en 1904, pensait que le fait de télégraphier excluant la clandestinité, il ne pouvait jamais être ques-

(15) Fauchille. D.I.P., tome II, p. 500.

tion d'espionnage, mais il oubliait que le *Règlement de La Haye* assimilait à la clandestinité les faux prétextes et la correspondance radiotélégraphique peut être faite sous faux prétextes ; c'est bien là l'opinion de M. FAUCHILLE et celle de M. ROLLAND (16).

Et la rédaction du *Règlement sur le régime international de la T.S.F.* adopté à Gand en 1906 ne laisse aucun doute puisqu'il ne parle que des faux prétextes, de la dissimulation et de la ruse, qui sont plus que la clandestinité les éléments essentiels de l'espionnage.

Donc, si un navire transmet sous de faux prétextes des renseignements relatifs à la guerre à l'un des belligérants. l'autre pourra le regarder comme un espion et le traiter comme tel : « L'usage des espions », dit VATTEL (17), « est une espèce de tromperie à la guerre ou de pratique secrète. Ce sont des gens qui s'introduisent chez l'ennemi, pour découvrir l'état de ses affaires, pénétrer ses desseins, et en avertir celui qui les emploie. »

Ce sera par exemple le fait d'un émissaire de l'ennemi qui se fait passer pour un prétendu correspondant de guerre. HALL (18) présente cette analogie, toujours à propos du vapeur *Haimun* : « dans ce cas particulier, c'était un simple reportage de journal, et les nouvelles étaient envoyées au moyen d'un code qu'aucun belligérant ne pouvait déchiffrer. Mais si des personnes à bord du *Haimun* avaient eu, en fait, l'intention de communiquer avec les Japonais, leur mission eût été empreinte de dissimulation ; car alors leurs mission ostensible, pour l'accomplissement de laquelle ils prétendaient à l'immunité, aurait été celle de journalistes neutres, alors qu'en réalité ils ne s'occupaient qu'à recueillir des renseignements pour l'ennemi. Ainsi donc, ceci est tout a fait identique à la situation d'un homme qui, par exemple, travaillait dans les chantiers de constructions navales allemands à Bruges, ouvertement comme un travailleur ordinaire, mais en réalité pour obte-

(16) Rolland. R.D.I.P., 1906, p. 86.

(17) Vattel. Droit des gens, IX, chap. X, parag. 179.

(18) Hall. The law of naval warfare, p. 125.

nir et communiquer à la flotte anglaise des informations sur les mouvements des destroyers et des sous-marins allemands. La situation de ces correspondants dans de telles circonstances aurait été très différente de celles de personnes à bord d'un navire de commerce, qui, au cours d'un voyage régulier, observent les mouvements des navires de guerre d'un belligérant, et rapportent à l'adversaire ce qu'ils ont vu. C'est une conduite qu'un belligérant peut essayer d'interdire, mais les personnes qui agissent de cette façon ne sont pas des espions, pas plus que les habitants qui informent une patrouille du passage d'un détachement ennemi à travers leur village. »

Espionnage juridique et T.S.F.

Pour alléguer le délit d'espionnage, il faudra donc le prouver pleinement : le sujet neutre devra être pris en flagrant délit. Là se présente une première difficulté : car la transmission par T.S.F. est tout à fait immatérielle, et on ne voit comment on pourrait la saisir et la constater au moment même de son émission sur le navire délinquant. Or, ne peut subir des sanctions attachées à l'espionnage que l'individu pris sur le fait ; c'est ainsi que se prononce l'article 30 du *règlement de 1899* : « L'espion pris sur le fait ne pourra être puni sans jugement préalable. »

Or, l'Amiral ALEXIEFF n'apportait pas la preuve des actes d'espionnage, et nous avons vu qu'en fait les intentions de M. DAVID FRASER étaient innocentes. La circulaire russe semble présumer que les correspondants de guerre communiquent toujours des renseignements aux belligérants, ce qui est évidemment bien plus facile que de fournir la démonstration précise que les radiotélégrammes sont destinés à l'ennemi.

Du point de vue juridique donc, la difficulté d'apporter les preuves du transport de renseignements par radio neutre à un belligérant sous le couvert de la dissimulation ou des faux prétextes ; la quasi impossibilité, même si tous les faits caractéristiques de l'espionnage ont été réalisés, de

surprendre et d'arrêter l'espion sur le fait, rendent donc illusoires les sanctions de l'espionnage, fort difficilement applicables à l'émission radiotéégraphique.

Du point de vue pratique, s'y ajoute une considération qui n'est pas sans force : trop souvent portés à entrer en conflit et à violer les droits des neutres, les belligérants ne voudront pas assumer vis-à-vis de ceux-ci la lourde responsabilité de condamner à mort un de leurs ressortissants : « Ce qui prouve l'exagération de la formule de l'Amiral ALEXEIEFF, c'est qu'elle était pratiquement inexécutable (19). Jamais le Gouvernement neutre n'aurait osé prendre la responsabilité de faire mettre à mort les correspondants du *Times*. »

Or, la transmission des dépêches par T.S.F. doit être soumise au règlement général du droit international. La Russie espérait peut-être s'en affranchir dans son action envers « les correspondants munis d'appareils perfectionnés non prévus par les conventions existantes ». Ce souvenir a dû inspirer avec un retard d'une vingtaine d'années la rédaction de l'article 11 de la *Commission des Juristes* réunie à La Haye en 1922, pour réviser les lois de la guerre ; article 11 :

« Les actes qui sous d'autres rapports ne constituent pas des actes d'espionnage ne sont pas considérées comme tels du fait qu'ils impliquent une infraction aux présentes règles. »

Pour savoir si un acte qui comporte une violation des règles établies en 1923 à La Haye constitue en même temps un acte d'espionnage, il faudra se référer aux règles du Droit International qui définissent ces actes ; et nous avons vu que l'article 23 du *Règlement concernant les lois et les coutumes de la guerre sur terre*, annexé d'abord à la Convention du 29 juillet 1899, puis à la Convention IV de La Haye de 1907, définissait des conditions restrictives de l'espionnage et dont l'application a été reconnue si malaisée à la radiotélégraphie.

(19) Pastureau, op. cit., p. 88.

§ II. — Radiotélégraphie et Assistance hostile

« Aucun acte, accompli par un neutre en faveur des belligérants, n'est plus nettement illégitime que la transmission de signaux ou le transport de messages entre deux parties d'une flotte engagées de conserve dans des opérations militaires et non reliées entre elles » (20). Les communications radiotélégraphiques constituent certainement un service prohibé rendu aux belligérants, et l'autre belligérant aura donc le droit de les empêcher, ainsi que tous les actes des navires neutres de nature à mettre obstacle à l'exercice de son droit de guerre : « car si les neutres ont le droit de voir respecter leur propriété et même leurs transactions avec les belligérants, ils ont le devoir corrélatif de ne pas entraver les opérations de guerre de ces derniers. Or, ils portent gravement atteinte au droit de libre belligérance des nations en lutte, en s'immisçant ainsi directement dans les hostilités » (21).

I. — Radiotélégraphie et contrebande

On a d'abord pu penser à assimiler les appareils de T.S.F. qui étaient utilisés sur les navires neutres pour renseigner les belligérants à la contrebande de guerre. De même que dans la contrebande, l'Etat neutre n'est pas obligé d'empêcher cette transmission de nouvelles faite en dehors de sa juridiction.

Mais la ressemblance n'est qu'apparente. Le motif qui pousse le belligérant à capturer les marchandises prohibées est la certitude qu'elles auront entre les mains de l'ennemi une utilisation hostile en raison de leur nature et de leur destination ; la contrebande n'est de quelque utilité à celui-ci qu'autant qu'il l'a en sa possession. Tel n'est pas le cas des appareils de sans fil placés à bord des navires

(20) Taylor, op. cit., p. 754.

(21) Thonier, op. cit., p. 335.

neutres. Ils sont utilisés indirectement par l'ennemi sans passer par ses mains, sans parvenir même à son territoire, sans perdre leur caractère de propriété neutre, et en continuant à faire partie intégrante de l'armement du navire neutre (22). Le caractère illicite de ces bâtiments neutres ne peut même pas être déterminé par leur destination ennemie ; celle-ci peut en effet être suivie pour des fins variées et favorables tantôt à l'un tantôt à l'autre belligérant.

« Finalement, le droit de la contrebande et du blocus ne peut s'appliquer par analogie au cas où il est moins question de trafic commercial (23) que d'ingérence directe dans les intérêts des belligérants. Quand une telle action hostile s'est produite, la neutralité est perdue. Il est clair donc, que le navire ne pourra acquérir l'immunité en atteignant le port le plus proche, encore moins dès que la transmission des nouvelles a cessé, autrement les portes seraient largement ouvertes aux violations de la neutralité » (24).

Cette véritable participation aux hostilités réclame donc un traitement plus sévère que celui qui touche les navires chargés de contrebande. Déjà en 1906, SCHOLZ concluait par le droit de capture exercé pendant une certaine durée (24) : « La solution la plus opportune me semble être que la capture d'un tel navire n'est permise que dans la zone des hostilités mais ici pendant la durée complète de la guerre. » Il importe donc de séparer cette notion de celle de la contrebande, tout en la comprenant dans le terme générique de « transports interdits aux neutres » (25).

(22) Thonier, op. cit., p. 334.

(23) Peuvent être considérés comme contrebande, les appareils de radiotélégraphie transportés sur un navire neutre, et destinés au territoire d'un belligérant, mais non utilisés en mer. C'est ce transport de marchandises qu'en 1909 la *Conférence de Londres* classa dans la *contrebande conditionnelle* : article 24 : « Les articles suivants susceptibles de servir à des usages de guerre, aussi bien qu'à des fins pacifiques, peuvent sans notification être traités comme contrebande de guerre sous le nom de contrebande conditionnelle... 7) le matériel de chemin de fer fixe et roulant et le matériel pour le télégraphe, la T.S.F. et le téléphone. »

(24) Scholz. *Drahtlose telegraphie und neutralität.*

(25) Pastureau. *Thèse.*

Institut de Droit International.

En 1906 à Gand, l'Institut a mis sur pied un *Règlement sur le régime international de la T.S.F.*, mais il étudie la question d'un point de vue général et n'y consacre qu'un alinéa d'article. L'article 7, après avoir rigoureusement déterminé les conditions de l'espionnage par T.S.F., ajoute : « les navires et ballons neutres qui par leurs communications avec l'ennemi peuvent être considérés comme s'étant mis à son service, pourront être confisqués ainsi que leurs dépêches et leurs appareils ». L'Institut admet donc la grave sanction de la confiscation, mais ne spécifie aucunement les conditions de saisie et le terme « considérés comme s'étant mis à son service » peut être bien diversement interprété.

2. — La deuxième Conférence de La Haye, 1907

Si on ne prononce pas encore le terme « *d'assistance hostile* » tout au moins essaie-t-on d'établir un régime général pour « *les vaisseaux neutres agissant au service d'un belligérant* » (26). L'initiative vint du délégué britannique à la Conférence, Lord REAY, qui dépose, le 18 juin 1907, un projet tendant à définir exactement le terme « *vaisseau de guerre* ».

Il y en a deux catégories, les vaisseaux de combat et les vaisseaux auxiliaires : « Sera compris dans le terme vaisseau auxiliaire, tout navire marchand soit belligérant soit neutre qui sera employé au transport de marins... ou chargé du port de dépêches ou de la transmission d'informations ; si le dit navire est obligé de se conformer aux ordres de marche à lui communiqués soit directement soit indirectement par la flotte belligérante » (27).

Cette proposition — qui englobe implicitement le pro-

(26) Formule du manuel de Prises britanniques.

(27) Archives et Documents de la deuxième Conférence de La Haye, tome III, 4^e Commission, annexe 2, p. 1135.

cédé de la T.S.F. dans « la transmission d'informations » — fut l'objet de diverses critiques :

Le Vice-Amiral JONKHERS ROËLL ayant fait remarquer que les vaisseaux auxiliaires n'auraient évidemment pas le droit de faire des actes de guerre, de se livrer à la visite ou de procéder à des captures, Lord REAY retira son préambule : « il y a deux catégories de vaisseaux de guerre ».

Une autre objection, apparente seulement, confirme ce que nous avons dit sur la nécessité d'une réglementation distincte de celle de la contrebande : le régime proposé par le délégué anglais est en contradiction avec celui de la contrebande dont il aggrave les sanctions. « Mais, précisément », répondit-il, « il ne s'agit pas ici de contrebande de guerre, ce n'est pas le commerce avec le belligérant qui est visé, c'est le fait pour un navire d'être au service de ce belligérant, à quelque titre d'ailleurs que ce soit... Peut-être le navire sera sur lest accompagnant la flotte en vue de telle ou telle éventualité. »

Mais l'objection qui entraîna le rejet de la proposition britannique vint du délégué américain : Assimilés à des vaisseaux de guerre sans être compris sous cette dénomination, « des navires neutres pourraient être saisis et détruits, sans aucun recours devant un tribunal des Prises, ni avant ni après cet acte... Cette proposition substituerait en effet la décision ou le caprice d'un sous-officier de la flotte belligérante aux arrêts de la Cour des Prises, et le navire neutre pourrait être coulé par son ordre » (28).

*
* *

Il fut encore incidemment question de la radiotélégraphie dans les discussions qui aboutirent à l'inviolabilité de la correspondance postale : celle-ci fait l'objet du chapitre 1^{er} de la *Convention XI relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime*.

(28) Arguments du général sir Horace Porter, à La Haye, Actes et Documents, tome III, p. 849.

L'initiative vint cette fois de la délégation allemande et M. KRIEGE s'exprima ainsi : « Nous pensons qu'il y aurait avantage à établir le principe que la correspondance postale expédiée par mer est inviolable. Les relations postales ont, à notre époque, une telle importance, il y a tant d'intérêts commerciaux et d'autres basés sur le service régulier de la correspondance postale, qu'il est grandement désirable de la mettre à l'abri des perturbations qui pourraient être causées par la guerre maritime. D'un autre côté, il n'est guère probable que les belligérants qui disposent pour la transmission de leurs dépêches des voies de la télégraphie ou de la radiotélégraphie aient recours au trafic des postes, en vue des communications officielles qui se rapportent aux opérations militaires. Le profit à retirer par les belligérants du contrôle du service postal n'est donc pas en rapport avec le préjudice que l'existence de contrôle entraîne pour le commerce légitime. »

Sans entrer dans le détail de l'application de cette convention pendant la guerre, constatons que les belligérants n'ont pas alors jugé les raisons exposées par le délégué allemand en 1907 comme suffisamment péremptoires, et qu'ils se sont livrés au contrôle et même à la confiscation de la correspondance à destination de l'ennemi.

3. — La déclaration de Londres du 26 février 1909

Après l'échec rencontré par la proposition britannique à la deuxième Conférence de La Haye, la Conférence de Londres, réunie en 1908 à la demande de l'Angleterre, en dehors de la réglementation de la contrebande, discuta un mémorandum de la Grande-Bretagne sur « *les services non neutres* » et de ces débats sortirent les articles 45 et 46 sur « *l'assistance hostile* ».

Bien qu'antinomiques, ces deux mots ont acquis désormais droit de cité dans la langue juridique française

pendant que les pays anglo-saxons adoptaient le terme de « *unneutral service* ».

Les textes de la déclaration de Londres, s'ils ne prévoient pas expressément le mode de transmission radiotélégraphique, sont suffisamment larges pour lui être applicables : « un membre de la Conférence navale qui a joué un grand rôle dans la discussion, M. KRIEGE, l'un des délégués de l'Allemagne, a fait remarquer que par ces mots « *transmission de nouvelles* » on a voulu prévoir toute espèce de mode de transmission, que ce soit par dépêches, par T.S.F. ou même par voie orale, tout en reconnaissant que la preuve dans ce dernier cas serait fort difficile » (29).

Dans leur rédaction très générale les articles de 1909 distinguent deux catégories d'assistance hostile, d'après la gravité du fait reproché au navire.

*
* *

L'article 45 traite des cas les moins graves : « un navire neutre est confisqué et d'une manière générale passible du traitement que subirait un navire neutre sujet à confiscation pour contrebande de guerre, lorsqu'il voyage spécialement en vue du transport de passagers individuels incorporés dans la même armée de l'ennemi, ou en vue de la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi... »

L'innovation de la règle posée par l'article 45 réside dans le fait qu'il vise toute transmission de nouvelles et ne fait plus de distinction suivant le caractère officiel ou non des dépêches, qui avait amené des divergences entre les auteurs (30). Il faut que cette transmission ait lieu dans l'intérêt de l'ennemi : « ce peut être assez rigoureux et d'un vague qui n'est pas sans danger » ; bref le terme est imprécis ; ne faisant aucune distinction suivant leur carac-

(29) Rolin, *op. cit.*, tome III, p. 427.

(30) Vetzell, ne considérait que les dépêches officielles. D'autres auteurs (Dudley Field, Phillimore) regardaient comme suffisant que la dépêche émane d'un personnage officiel ou lui soit adressé.

tère, le contenu (qu'il soit relatif ou étranger à la guerre), la forme missive ou orale, le mode de communication utilisé, ce qui permet donc d'y faire entrer la nouvelle envoyée par radio. Mais il y a une difficulté : qu'entend-on par voyage spécial ? Lorsqu'il s'agit de dépêches qui ont un caractère tangible, on pourra considérer comme voyage spécial le fait de se détourner de sa route normale, de relâcher dans un port où il ne se serait pas arrêté, afin de remettre les plis ou de communiquer des renseignements. « Dans un transport matériel de dépêches, le navire neutre n'assume qu'un rôle passif : assurer leur transmission tandis qu'un navire muni de T.S.F. peut à tout moment communiquer avec l'ennemi et lui transmettre les renseignements qu'il a lui-même recueillis » (31). Pour remplir ce rôle, il n'est pas besoin de contact avec les ports belligérants ou les agents ennemis à l'étranger : le signal de T.S.F. est envoyé de haute mer, et il n'y a apparemment aucune anomalie dans le trajet accompli par le navire neutre.

Pour être confiscable, de plus, le navire doit être surpris au cours de l'opération : celle-ci réalisée il ne peut plus être saisi ; or la transmission d'un message radiotélégraphique est instantanée, une fois expédié il n'en subsiste plus de trace, tandis que la dépêche existe pendant la durée entière du parcours illicite. « Lorsqu'un navire neutre transporte des dépêches interdites, le belligérant qui l'arrête constate l'infraction matérielle, en saisissant les correspondances prohibées ; il peut donc punir un délit réalisé. Lorsqu'un navire, pourvu d'un appareil radiotélégraphique, est soupçonné de transmettre des informations à l'ennemi, avant l'émission d'ondes électriques, on ne peut rien constater à sa charge, après cette émission, la « contrebande » est censée débarquée à destination et le navire n'est plus punissable. La capture et la confiscation du navire admises en cas de transport de dépêches interdit ne pourraient donc avoir lieu qu'au moment même de l'émis-

(31) Gaigneron Lollimon de Marolles, *op. cit.*, p. 71.

sion des ondes, ce qui rend l'hypothèse presque irréalisable en fait » (32).

L'article 45, s'il s'applique d'une façon générale à la radio, comporte donc des insuffisances qui seront comblées plus tard. D'après ces termes, le navire est confisqué comme assimilé à un navire neutre sujet à confiscation pour contrebande de guerre : c'est-à-dire un navire qui transporte des articles de contrebande dont le volume, le poids, la valeur, ou le fret représente plus de la moitié de la cargaison. Mais il garde avec sa qualité de neutre tous ses droits aux garanties que confère cette qualité. Ainsi, il ne peut être détruit en mer, à moins que sa conservation ne compromette la sécurité du capteur ou le succès des opérations militaires de celui-ci (articles 48 et suivants). La deuxième Règle de la *Déclaration de Paris* de 1856, « le pavillon couvre la marchandise », s'applique en ce sens que la partie du chargement qui ne constitue pas de la contrebande serait indemne.

*
* *

L'article 46 prévoit des pénalités plus rigoureuses « soit à raison du caractère plus grave des faits commis, soit à raison du lien plus étroit et plus durable établi entre le navire neutre et le belligérant auquel l'assistance est fournie » (33).

Article 46 : « Un navire neutre est confisqué et d'une manière général passible du traitement qu'il subirait s'il était un navire de commerce ennemi, 1) lorsqu'il prend une part directe aux hostilités, 2) lorsqu'il se trouve sous les ordres ou sous le contrôle d'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi, 3) lorsqu'il est affrété en totalité par le gouvernement ennemi, 4) lorsqu'il est actuellement et exclusivement affrété soit au transport de trou-

(32) *Rey. R.D.I.P.*, 1910, p. 95.

(33) Dupuis, *op. cité*, n° 187.

pes ennemies, soit à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi »

Ici il s'agit d'un service permanent d'ailleurs assez délicat à prouver, lorsqu'un belligérant se trouvera en face d'un navire qui se livre à l'assistance hostile au moyen de sa T.S.F. Cela prouve combien ces règles utiles, parce qu'elles distinguent définitivement ces « services non neutres » de la contrebande en les assortissant de sanctions beaucoup plus sévères, sont néanmoins conçues d'une façon trop générale pour s'appliquer indifféremment à tous les cas possibles. Il faudrait, et cela a été fait par la suite, considérer les hypothèses des articles 45 et 46 comme une énumération qui n'a rien de limitatif.

Ces dispositions de la *Déclaration de Londres* n'entrent-elles pas en conflit avec les règles de la *Convention IX de La Haye*, stipulant l'inviolabilité de la correspondance postale ? Avec PASTUREAU (34) nous devons conclure que « le transport de la correspondance officielle ennemie n'est plus interdit que dans deux cas de gravité différentes : lorsque le navire voyage spécialement dans ce but, et lorsqu'il a été spécialement affrété par les belligérants pour assurer cette transmission ». Cette question n'a pas à être posée au sujet de la transmission radiotélégraphique, celle-ci n'étant pas protégée par les Conventions de 1907. Avec les dépêches il est relativement facile de savoir s'il y a voyage spécial ou affrètement, tandis que la preuve en est presque impossible pour les messages par T.S.F. Les règles des articles 45 et 46 rencontrent donc des difficultés d'application qui seront dans l'avenir écartées. Quoi qu'il en soit, l'assimilation du navire neutre à un navire de commerce ennemi entraîne des conséquences graves : ce navire coupable d'assistance hostile pourra, d'après cet article 46, être détruit comme peut l'être un navire ennemi. La marchandise à bord sera présumée ennemie (*troisième Règle*

(34) Pastureau, op. cit., p. 77.

de Paris de 1856), mais les auteurs (35) sont d'accord pour accorder cependant le recours devant la Cour Internationale des Prises.

Le navire neutre pourra être capturé tant que l'affectation dure, même si au moment de la visite le navire ne se livre pas à la transmission des nouvelles.

4. — L'Assistance hostile par la T.S.F. pendant la guerre

a) *Les règlements nationaux.*

Les règlements nationaux ont commencé par appliquer en cette matière la *Déclaration de Londres*, bien que celle-ci n'ait pas été ratifiée, alors qu'ils l'écartaient pour les matières du blocus et de la contrebande de guerre.

Dans les « *Instructions sur l'application du Droit International en cas de Guerre, adressées par le Ministre de la Marine à MM. les Officiers Généraux, Supérieurs et autres, Commandant les Forces Navales et les Bâtiments de la République* », en date du 19 décembre 1912, qui étaient en vigueur au début de la guerre, on trouve reproduit presque textuellement les articles 45 et 46. De plus, elles consacrent 3 paragraphes spéciaux à l'usage de la T.S.F. (§ 119, 120, 121).

Dans la rédaction de 1916, il est en outre déclaré en préambule à l'article 119 (36) :

« Tout usage de la T.S.F. destiné à renseigner l'ennemi et à l'aider dans ses opérations constitue un acte d'assistance hostile rendant le navire passible de capture, comme il est dit au § 61. » Et le § 61 est une copie assez fidèle de l'article 46 de la *Déclaration de Londres*.

(35) Dupuis, op. cit., n° 188 ; Fauchille, D.I.P., n° 1588 (15) ; Renault, Rapport Général de la Déclaration de Londres, p. 362 ; Lawrence, Principe de Droit International, p. 758.

(36) Fauchille. Jurispr. française, p. XVII.

Autrement dit, le navire est considéré comme prenant une part directe aux hostilités.

Par sa rédaction large, le § 119 des *Instructions navales* de 1916 écarte donc toutes difficultés : la capture aura lieu sans qu'il soit besoin d'une affectation actuelle et exclusive. « Ainsi la transmission de nouvelles ou renseignements par T.S.F. est traitée de façon particulièrement grave : il faut reconnaître qu'elle est susceptible de rendre aux escadres ennemies des services de la plus haute importance » (37).

*
* *

Si des règles expresses édictées par le Gouvernement britannique font naturellement défaut, d'autres règlements étendent les stipulations de la *Déclaration de Londres*. C'est ainsi que le Japon dans la loi d'octobre 1914 sur la *Guerre Navale* (chapitre 15, articles 87-93) donne des pouvoirs très larges à ses commandants dans la sphère d'action de leur bâtiment, et ajoute : « Alors même que la contravention à l'interdiction ou restriction de l'usage des installations de T.S.F. ne rentre pas directement dans la catégorie des actes spécifiés d'assistance hostile, le navire de commerce en contravention peut être capturé et déclaré de bonne prise » (38).

La Roumanie suit la même voie dans son code de 1917 (article 86, N^{os} 4 à 9) où sont déclarés suspects d'assistance hostile et sujets à la capture les vaisseaux qui, pourvus de T.S.F., transmettent par ce moyen à l'ennemi des renseignements ou bien enregistrent les radiogrammes expédiés par l'agent qui a opéré la capture ou les autorités sous les ordres desquels se trouvent cet agent, ou encore interceptent les communications de cet agent.

D'autres pays vont jusqu'à écarter les dispositions de

(37) Gaigneron Lollimon de Marolles, op. cit., p. 71.

(38) Verzijl, op. cit., p. 960.

la Conférence de Londres : c'est ainsi que l'Italie en 1917 assimile à des navires ennemis tous les navires neutres coupables d'assistance hostile (art. 54).

b) *La jurisprudence des Prises de la Guerre.*

Les tribunaux de Prises des différents belligérants n'ont pas eu à se prononcer sur des captures de navires de commerce neutres coupables d'avoir au moyen de radio-télégraphie renseigné l'ennemi. Cependant, « exceptionnellement les jugements de Prises font aussi mention de la transmission de nouvelles par la T.S.F. et par des pigeons voyageurs » (39). Cette utilisation illicite de la T.S.F. a été en particulier retenue par le Comité Judiciaire du Conseil Privé qui a validé en appel la confiscation du Navire-Hôpital allemand OPHELIA ; mais comme il s'agit ici des navires belligérants ayant abusé de l'immunité conférée par la Convention X, nous en reculons l'étude, au chapitre traitant des rapports entre belligérants dans les opérations de guerre (40).

De ce que la Jurisprudence de la guerre est très pauvre sur cette question, nous ne devons pas en conclure, semble-t-il, qu'elle ne présente qu'un intérêt spéculatif et théorique, mais que son application pratique est tellement aisée, rapide, et si difficile à saisir et à dépister que nombreux peuvent être les renseignements expédiés à un belligérant par un navire neutre et qui sont demeurés insoupçonnés ou impunis (41).

(39) Verzijl, op. cit., p. 971. Jugement de la *Bella Scutarina* ; Fauchille, Jurisp. Ital. p. 45-50.

(40) Infra, p. 149 et s.

(41) Voici un épisode assez laconique relaté par Fayle (Seaborne trade) (tome I, p. 253), qui semble nous présenter un cas d'assistance hostile : « Le 14 septembre, le *Karlsruhe*, qui opérait dans l'Atlantique avec les cargos *Crefeld* et *Rio Negro*, capturèrent le *Highland Hope*. Pendant que l'équipage du paquebot anglais était transféré sur le *Crefeld*, et que son appareil de T.S.F. et ses approvisionnements étaient démenagés, le vapeur espagnol *Reina Victoria Elene* croisa le

5. — La Commission des Juristes de 1923

La Conférence de Washington pour la limitation des armements a adopté, le 4 février 1922, dans la sixième séance plénière, une résolution concernant l'institution d'une Commission où seraient représentés les Etats-Unis, l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon, pour étudier les questions suivantes : a) Les règles actuelles du Droit International répondent-elles d'une manière adéquate aux nouvelles méthodes d'attaque et de défense résultant de l'introduction ou du développement de l'emploi des nouveaux engins de guerre depuis la Conférence de La Haye de 1907 ? b) Dans la négative, quelles sont les modifications qui devraient en conséquence être apportées aux règles actuelles pour être incorporées au Droit International (42) ?

La réunion d'experts juristes et d'experts militaires projetée à Washington s'ouvrit donc le 11 décembre 1922 à La Haye et adopta, en dehors des lois à donner à la Guerre aérienne, des *règles pour le contrôle de la radiotélégraphie en temps de guerre*. « Le texte qui a été arrêté à la suite de ces délibérations a été publié mais aucun des gouvernements qui avaient pris l'initiative de la Conférence ne s'est offert à lui donner effet et cependant on n'avait pas pris des dispositions à caractère bien neuf ou bien hardi » (43).

Ainsi on n'avait pas envisagé de régime juridique applicable aux nouvelles inventions, telles que le contrôle électrique à distance, l'onde pilote, qu'avec l'onde de mort

groupe de navires et fit preuve d'une certaine curiosité en les regardant. Le capitaine Kohler le persuada qu'ils formaient un convoi britannique. Mais peu de temps après, des messages de T.S.F. furent entendus, passés entre l'Espagnol et un navire de guerre anglais. »

(42) La guerre aérienne, Rapport général, p. 231.

(43) A. de La Pradelle : Cours à la Dotation Carnégie, la guerre aérienne, 8^e leçon, p. 220.

et l'onde piège M. PAUL DE LA PRADELLE condamne catégoriquement (44). « Or l'usage de la radio pour un contrôle électrique à distance est praticable mais non profitable, car la machine faite par l'homme doit être manœuvrée par l'homme. Une machine physiquement séparée d'une personne la conduisant n'est pas digne de confiance en présence de l'ennemi » (45).

Excepté l'article 12 qui stipule « que les opérateurs de radiotélégraphie n'encourent aucune responsabilité personnelle du fait qu'ils exécutent les ordres reçus dans l'exercice de leurs fonctions », aucun texte n'avait été adopté sur le traitement que devaient encourir les personnes qui violeraient ces règles.

Bien que n'ayant pas été transformées en conventions internationales obligatoires, ces règles ne manqueraient pas d'être invoquées le cas échéant, mais en droit les Conventions de La Haye qui ont été ratifiées avant guerre l'emportent.

Des douze articles rédigés par la *Sous-Commission de la Radiotélégraphie* qui travaillait sous la haute compétence technique du général FERRIÉ, la plupart intéressent le droit maritime, et le sujet de l'assistance hostile y a été traité dans l'article 6 :

« 1) La transmission radioélectrique par un navire ou un aéronef ennemi ou neutre se trouvant en haute mer ou au-dessus de la haute mer, de renseignements militaires pour l'usage immédiat d'un belligérant sera considéré comme un acte hostile exposant le navire ou l'aéronef à ce qu'on ouvre le feu sur lui.

2) Un navire neutre ou un aéronef neutre qui, se trouvant en haute mer ou au-dessus de la haute mer, transmet une information destinée à un belligérant concernant les forces militaires ou les opérations militaires sera sujet à

(44) Paul de La Pradelle, *La radioélectricité en temps de guerre*, *Revue de Droit International*, 1936, p. 107.

(45) Rodgers. *The Laws of war concerning aviation and radio*. *A.J.I.L.*, 1923, p. 637.

capture. Le Tribunal des Prises peut prononcer la confiscation du navire ou de l'aéronef, s'il considère que les circonstances justifient la confiscation.

3) Le délai pendant lequel un navire ou un aéronef neutre peut être capturé à raison des actes visés aux paragraphes 1 et 2 ne prendra pas fin aux termes du voyage ou du vol en cours, mais n'expirera qu'après une période d'une année à compter de l'acte incriminé » (46).

Les règles posées par l'article 6 se distinguent des précédentes en ce que, conçues et établies dans le cas d'assistance hostile au moyen de la T.S.F., elles sont infiniment plus précises et plus logiques. Alors que les articles 45 et suivants de la *Déclaration de Londres*, envisageant *in abstracto* les conditions et sanctions des services contraires à la neutralité, se trouvaient difficilement applicables à la radiotélégraphie, le système établi à La Haye en 1923 est susceptible d'application pratique à la mer.

Ces règles sont aussi plus sévères. Tandis que les *Instructions de 1916* parlaient seulement d'assistance hostile rendant le navire passible de capture (art. 15, § 119), le premier alinéa de l'article 6 déclare que le navire ennemi ou neutre en haute mer qui transmet des renseignements pour l'usage immédiat d'un belligérant s'expose à ce que le feu soit ouvert sur lui, au moment où l'acte illicite est commis, et demeure ensuite sujet à capture.

Le deuxième alinéa assujettit, en somme, les stations mobiles de radiotélégraphie à la même mesure d'interdiction que les stations de T.S.F. en territoire neutre : elles ne devront pas transmettre d'informations militaires « destinées à un belligérant », c'est-à-dire toutes informations destinées à l'atteindre et non pas seulement les messages qui lui sont adressés » (47). Mais la transmission de nouvelles déjà publiques ne peut constituer un grief contre le navire qui l'effectue.

« Ainsi la distinction entre les actes visés au premier

(46) La guerre aérienne, rapport général, p. 237.

(48) La guerre aérienne, Rapport général, p. 235.

alinéa et ceux visés au deuxième consiste dans le fait que, dans le premier cas, qui est le cas le plus grave, il y présomption que le navire marchand aura agi de connivence avec l'ennemi. Dans les cas flagrants, comme par exemple celui où le navire est trouvé transmettant à l'ennemi un renseignement sur les mouvements ou l'importance des forces militaires, dans le but de permettre à cet ennemi de régler ses mouvements, en conséquence, cette connivence sera présumée » (48).

Le troisième alinéa qui n'est applicable qu'aux navires et aéronefs neutres (car les navires et aéronefs ennemis sont sujets à capture en tout temps à cause de leur caractère ennemi) établit, pour la soumission à capture, un délai d'un an à compter de l'acte incriminé.

Sous le régime de la *Déclaration de Londres* et des *Instructions françaises de 1916* qui l'ont maintenu, le droit de capture n'était accordé que pendant la transmission des nouvelles, c'est-à-dire, en prenant le texte à la lettre, le temps extrêmement court de la communication par sans fil, ou pendant la durée de l'affectation à cette transmission.

La nécessité de recueillir des preuves avant de fixer les responsabilités, en examinant les cahiers de télégrammes d'autres navires ou de nombreux aéronefs, rend impossible la limitation de la sujétion à capture à la durée du voyage ou du vol, au cours duquel a été expédié le renseignement (49). Aussi, après de nombreuses discussions, la Commission s'est mise d'accord sur la base d'une année. Ce risque de capture pendant cette période sera un grand préjudice pour les neutres, mais il faut faire intervenir d'autre part le dommage qui résulterait pour le belligérant de la transmission de dépêches prohibées, et qui milite en faveur de sérieuses pénalités : « Le neutre ne sera

(48) La guerre aérienne, Rapport général, p. 236.

(49) Ces preuves seront d'ailleurs difficiles à obtenir en Cour des Prises, et la Délégation néerlandaise a fait une réserve estimant que l'on devrait prévoir une révision internationale des décisions de Cour de Prises ; elle suggère de porter l'affaire devant un Tribunal qualifié tel que la Cour Permanente de Justice Internationale.

pas d'ailleurs gravement gêné par les mesures qui sont nécessaires pour le protéger lui-même contre toute violation de la Règle » (50).

Il va de soi que la sujétion à capture cesse avec la fin des hostilités, même si le délai d'un an n'est pas expiré. Le projet présenté par les Etats-Unis à la Commission l'exprimait dans son article 4 : « Un vaisseau neutre ou un aéronef neutre... sera exposé à être saisi et condamné... à n'importe quel moment pendant la période d'une année, à moins que la guerre ne soit terminée plus tôt. »

6. — Les Instructions françaises de 1934

Tout en se rapprochant des *Instructions de 1916*, les *règles de La Haye* avaient donc imposé des obligations plus strictes aux neutres, et fortifié le contrôle des belligérants ; aussi le Ministre de la Marine est donc justifié de les avoir suivies dans la rédaction des *Instructions du 8 mars 1934, sur l'application du Droit International en cas de guerre* (51).

Par ailleurs, celles-ci rejettent la distinction mise en avant par la *Déclaration de Londres* : « cela tient d'ailleurs à l'esprit dans lequel elles ont été rédigées : elles ont pour but de diriger l'action des officiers à la mer, et non celle des Tribunaux de Prises. Or, la distinction intéresse surtout les tribunaux de Prises » (52).

L'article 2, suivant l'innovation des *Règles de La Haye* (article 6, primo) plus sévère que les *Instructions de 1916*, autorise l'attaque d'un navire de commerce ennemi ou neutre... 2) S'il participe aux opérations de guerre de l'ennemi, en lui donnant par radiocommunication ou par tout autre procédé, des renseignements destinés à son usage

(50) Guerre aérienne, Rapport général, p. 237.

(51) Déjà auparavant : règles italiennes du 1^{er} juillet 1927, articles 27 à 33 (Genet, op. cit., p. 402).

(52) Basdevant. Cours à l'Ecole de Guerre Navale.

immédiat (par exemple, en lui signalant votre présence, en l'aidant à régler son tir) (53).

A l'alinéa 2 de l'article 6 de 1923 correspond l'article 66 (Chapitre XXI : radiocommunications).

« Vous capturerez tout navire de commerce neutre qui transmet ou diffuse un renseignement concernant les forces armées ou les opérations de guerre et de nature à servir à l'ennemi. »

Cette capture, selon l'article 67 qui reproduit encore *les règles de 1923* (article 6, § 3), peut être effectuée pendant un an à compter de l'acte incriminé ».

L'on retrouve cependant quelques vestiges de la *Déclaration de Londres* dans les articles 61, 143 et 146. Les formules vagues et générales s'y retrouvent dans l'article 61 : « Vous capturerez tout navire de commerce neutre... 4) qui est affecté au transport de troupes ennemies ou à la transmission de renseignements dans l'intérêt de l'ennemi. »

Et c'est seulement dans les cas les plus graves (articles 61 et 66) que les Instructions de 1934 autorisent les commandants à la mer à réarmer et employer, pour les soins du service, un navire neutre capturé au lieu de se borner à l'envoyer dans un port de Prises pour être jugé (article 143).

De même l'article 146 autorise en mer la destruction du navire neutre capturé dans les hypothèses où un navire ennemi pourrait l'être, c'est-à-dire si sa conservation peut compromettre la sécurité du capteur ou le succès des opérations dans lesquelles il est engagé (article 145).

(53) Ces exemples font ressortir l'importance actuelle du réglage de tir par T.S.F. A des distances de combat de plus de 30 km., il est nécessaire à une escadre de posséder une aviation chargée d'annoncer les salves et les coups au but, par téléphonie sans fil. Sur cette question, voir Lieutenant de Vaisseau G. Colas des Francs. La lutte aérienne sur mer. *Revue Maritime*, novembre 1937.

SECTION II

CONTROLE PRÉVENTIF ET DROITS RECONNUS AUX BELLIGÉRANTS EN HAUTE MER

Les émissions radioélectriques neutres en haute mer peuvent ainsi nuire aux belligérants, et, si ceux-ci sont armés pour les réprimer, en considérant le navire comme coupable d'assistance hostile et en le confisquant, ils préféreront éviter le préjudice — peut-être irréparable — et que la confiscation du navire contrevenant ne peut compenser. Dans ce but, les belligérants doivent être protégés par des pouvoirs qui contrarient la libre navigation des neutres : « Dans le conflit qui s'élève entre le droit du belligérant d'assurer sa conservation et le droit du neutre de commercer librement, c'est le moins important de ces droits qui doit être sacrifié, par suite le droit du neutre » (1). Nous étudierons donc les droits reconnus aux belligérants pour le contrôle de la T.S.F. neutre en haute mer.

Ce contrôle, qu'il soit d'ailleurs préventif ou répressif, s'exerce par le droit de visite. Car si les Etats neutres sont responsables de leurs actes, ils ne le sont pas de ceux de leurs sujets : il appartient donc aux belligérants de suppléer à la carence des Etats neutres ; « le droit de visite est le corrolaire de l'irresponsabilité des Etats neutres » (2). Nous verrons l'influence de l'invention de la T.S.F. sur l'exercice du droit de visite, sur ses résultats, englobant sous cette rubrique la présomption de connaissance de l'état de guerre par le navire neutre, l'examen des messages reçus et le procédé moderne de visite qui tend peu à peu à se créer et le place dans le droit de la mer, le déroutement par signal.

(1) Rey. R.D.I.P., p. 91.

(2) Cité par Devaux, op. cit., p. 165.

§ 1. — *Droits reconnus aux belligérants pour le contrôle préventif de la T.S.F. neutre en haute mer*

L'usage des installations radioélectriques neutres peut être d'une grande gêne pour le commandant d'une flotte belligérante : en dehors des renseignements destinés à l'ennemi, il peut être essentiel de tenir secrètes l'importance de ses forces ou les opérations dans lesquelles il est engagé, de s'assurer qu'il n'y aura pas de brouillage de ses propres communications : les dispositions tendant à définir et à réprimer l'assistance hostile sont donc insuffisantes, et les belligérants se sont reconnus le droit de prévenir les inconvénients que nous venons de présenter, en prenant des mesures interdisant ou réglementant les activités de la radio neutre en haute mer.

1. — La guerre russo-japonaise, les opinions des auteurs et la session de Gand de 1906

Nous avons vu que la circulaire russe du mois d'avril 1904 assortissait de sanctions menaçantes les émissions radiotélégraphiques neutres : « à proximité des rivages du Kouang Toung ou dans le rayon d'action des forces maritimes russes », et que suivant cet exemple le Japon interdisait à son tour au navire neutre, le *Haimun*, porteur d'un appareil de T.S.F., l'accès de la zone limitée par la ligne Tche-Fou Tchemulpo.

Cette restriction nouvelle à l'activité des neutres a été abondamment discutée dans la *Doctrine*, qui s'est trouvée unanime pour stigmatiser les pénalités d'une sévérité tout à fait exorbitante (3), mais aussi pour reconnaître en dehors du territoire soumis à sa juridiction (à savoir son territoire continental et sa mer territoriale) des droits au belligérant pour assurer sa protection.

(3) *Supra*, section I, p. 26.

M. LOUIS ROLLAND écrit : « Il faut même aller plus loin. Il convient de donner à chaque belligérant le droit d'interdire l'émission de dépêches dans une zone dépassant la mer territoriale et s'étendant partiellement ou totalement sur la haute mer. C'est la conséquence du droit qui appartient à chaque belligérant d'éloigner les bâtiments neutres qui gênent ses opérations militaires. S'il a le droit d'éloigner ces navires, à plus forte raison a-t-il le droit de leur interdire certains actes » (4).

Le lieutenant PAUL BOIDIN étudie les différentes exigences des belligérants, suivant la zone où s'exerce l'activité de la navigation neutre (5) :

Pour éviter les brouillages, il sera interdit aux neutres de se servir des longueurs d'ondes militaires ; ils devront se servir exclusivement des longueurs d'ondes commerciales comprises entre 300 et 600 mètres, et limiter leur puissance à 1 kilowatt, sauf dans les cas de détresse. Autour des escadres et des stations côtières désignées, les navires neutres seront privés de l'usage de leurs appareils de T.S.F. qui devront être tenus hors d'état de fonctionner : « Naturellement le belligérant leur défendra complètement l'accès d'une troisième zone nécessaire pour le protéger contre l'espionnage et la surprise possible des ordres donnés avec une portée réduite à l'intérieur de l'escadre » (6).

Mais la difficulté est de savoir quelle étendue donner à cette zone interdite. L'avertissement japonais au *Haimun* de s'éloigner de la zone des opérations, comme mesure de protection contre l'usage de la T.S.F., la définissait d'une façon très précise. Il n'en sera pas toujours ainsi, et un appareil de T.S.F. peut être de grand secours même éloigné du théâtre immédiat des hostilités en interceptant les messages des belligérants, au moyen de l'écoute sur leur longueur d'onde : « Ici le remède concerne les belli-

(4) Rolland. R.D.I.P., 1906, p. 84.

(5) Boidin. R.D.I.P., p. 280 et s.

(6) Pour les communications intérieures de l'escadre, M. Boidin préconise l'emploi de la téléphonie sans fil, avec une faible puissance.

gérants seuls et consistera pour eux dans l'emploi d'un chiffre. Quant aux communications intérieures de l'escadre, ils useront d'une puissance faible, limitant la portée de la transmission à son objet » (7).

L'Institut de Droit International.

L'Institut de Droit International a consacré dans son règlement de 1906 deux articles à cette importante question, articles inspirés directement du projet de M. FAUCHILLE qui reconnaît un droit général des belligérants à l'égard des neutres et le sanctionne par des pénalités appropriées.

Article 6 : « Sur la haute mer, dans la zone qui correspond à la sphère d'action de leurs opérations militaires, les belligérants peuvent empêcher les émissions d'ondes même par un sujet neutre » (8).

S'ils méconnaissent les interdictions et se servent de leur T.S.F. pour correspondre avec l'ennemi, les navires neutres peuvent être confisqués, ainsi que leur dépêches et leurs appareils.

S'ils se contentent de transmettre des dépêches purement commerciales dans la zone interdite, la sanction sera alors moins sévère :

Article 7 : « ... Les sujets, navires et ballons neutres s'il n'est pas établi que leur correspondance était destinée à fournir à l'adversaire des renseignements relatifs à la conduite des hostilités, pourront être écartés de la zone d'opérations, et leurs appareils saisis et séquestrés » (9).

2. — Les Instructions françaises de 1912-1916

La matière évoquée d'une façon si imprécise dans le Règlement de 1906 laissait donc aux belligérants une grande latitude dans leurs moyens d'action, à l'effet de se

(7) Devaux, op. cit., p. 207.

(8) Annuaire, tome XXI, p. 328.

(9) Annuaire, tome XXI, p. 329.

prémunir contre les indiscretions et les dangers de la radiotélégraphie neutre : *Les Instructions du 19 décembre 1912* et celles *du 30 janvier 1916*, qui leur sont indéniables sur ce point, délimitent plus clairement les droits « des Commandants des Forces Navales et des Bâtiments de la République ».

Article 119 : « Si les circonstances l'exigent et dans la mesure où vous le jugerez indispensable, vous pourrez notifier aux navires de commerce munis d'une installation de T.S.F. qui séjourneraient dans la zone de vos opérations ou même la traverserait l'interdiction : de transmettre des nouvelles sur votre situation et vos mouvements ; d'enregistrer des télégrammes clairs ou chiffrés provenant de votre bâtiment ou des bâtiments de votre force navale ; d'émettre des signaux de nature à troubler vos communications. Vous fixerez alors par une déclaration et une notification analogues à celles qui concernent le blocus, les limites géographiques, et, le cas échéant, les limites de temps et d'heures entre lesquelles s'étendra le régime de vos interdictions » (10).

S'adressant aussi bien aux navires neutres qu'aux navires nationaux, puisqu'il ne précise pas, cet article est très libéral, car il n'impose aucune déviation de route. Il laisse même l'émission des dépêches à caractère commercial en dehors de ses interdictions, qui ne visent, en somme, que les actes susceptibles d'être interprétés comme hostiles : car émettre des signaux « de nature à » troubler les communications d'un belligérant, semble bien signifier que seront prohibés seulement les signaux intentionnellement lancés sur les mêmes longueurs d'ondes avec le dessein systématique de brouillage. Suivant la tradition française de la notification spéciale du blocus, il exige qu'il y ait un avertissement individuel, précisant les limites dans l'espace et le temps.

L'article 120 assortit de sanctions fort raisonnables pour les navires susvisés le fait de transmettre des nou-

(10) Fauchille, *Jurisp. française*, p. XVII.

velles interdites, ou de troubler systématiquement les communications des bâtiments de guerre. « Vous agirez suivant la gravité et les conséquences de leurs actes... vous pourrez donc enjoindre à ces navires de s'éloigner hors des limites fixées dans votre déclaration, leur imposer une direction déterminée, les détenir, même les capturer, et dans tous les cas saisir leurs appareils de T.S.F. » Il laisse donc une grande latitude aux commandants des navires de guerre, se rapportant à leur judicieuse appréciation du soin de fixer le sort de ces vaisseaux.

*
* *

Le Japon, dans sa loi d'octobre 1914 sur la guerre navale (11), s'inspire de très près des instructions navales françaises. Les articles 87 à 93 avec plus de précisions formulent aussi les mêmes interdictions, y ajoutant la faculté pour « l'officier commandant l'escadre ou le vaisseau de guerre » de prohiber les messages chiffrés et de limiter les langues à utiliser pour permettre un contrôle plus aisé des radiocommunications qui demeurent licites. Plus sévère que la règle française, l'article 89 rend passible de capture le navire qui, ayant reçu la notification particulière prescrit par l'article 88, contrevient à ses défenses, tandis que le navire qui n'en a pas eu connaissance risque seulement la détention ou l'éloignement (article 90).

Dans les Instructions de 1917, les *Etats-Unis* étendent les droits des belligérants : article 41 :

« Le Commandant d'une force navale peut réglementer ou en cas de nécessité interdire l'usage des appareils de radio par tous les navires dans la zone immédiate des opérations des forces sous son commandement... »

Et des mesures telles que le démontage des appareils

(11) N.W.C., Naval war College, 1925, p. 181 et s.

et leur saisie pourront être prises pour assurer soit l'efficacité de ces stipulations soit leur inobservation.

3. — La Commission des juristes de La Haye, 1923

Timidement, les Instructions françaises, et à leur suite les règles japonaises venaient mettre en échec les libres communications radiotélégraphiques neutres, les *Règles de La Haye*, au contraire, admettent largement d'autres restrictions à la navigation, qui sont incluses dans l'article 7 :

« Dans le cas où un commandant belligérant estime que la présence dans le voisinage immédiat de sa force armée de navires ou d'aéronefs munis d'appareils de radiotélégraphie, où l'usage de ces installations est de nature à compromettre le succès des opérations dans lequel il est engagé, il peut ordonner aux navires ou aéronefs neutres en haute mer, ou au-dessus de la haute mer :

1) de changer leur route dans la mesure du nécessaire, pour les empêcher de s'approcher de la force armée opérant sous son commandement ;

2) de s'abstenir de faire usage de leurs appareils radiotélégraphiques quand ils sont dans le voisinage immédiat de cette force.

Un navire neutre ou un aéronef neutre qui ne se conforme pas aux directives qu'il a reçues, s'expose à ce que le feu soit ouvert sur lui. Il sera aussi sujet à capture et peut être confisqué si le Tribunal des Prises considère que les circonstances en justifient la confiscation » (12).

Par conséquent, afin d'éviter les risques d'indiscrétion, de brouillage des émissions mêmes de l'escadre, et de tout ce qui pourrait affecter le succès des opérations actuelles auxquelles se livre personnellement la flotte belligérante — ce qui lui laisse un certain degré d'appréciation — le Commandant de la Force Navale est armé de deux pouvoirs :

Il peut ordonner un changement de route, mais celui-

(12) La Guerre aérienne, Rapport général, p. 238.

ci ne doit pas empêcher le navire de continuer son voyage et d'atteindre son port de destination.

Il peut imposer une période de silence dans l'utilisation des appareils de sans fil neutres, dans le voisinage immédiat des forces navales. « Car, malgré les mesures d'ordre technique que pourraient prendre les stations mobiles neutres, conformément aux dispositions de l'article 1^{er} (13), leurs émissions faites à courtes distances des appareils récepteurs des puissances belligérantes risqueraient de troubler le fonctionnement de ces appareils, fait qui pourrait empêcher l'écoute des messages à destination ou en provenance du commandant ou des unités placées sous son commandement. »

Ces droits sont cependant limités à la durée des opérations et à des zones d'étendue restreinte dans laquelle se déroule une activité maritime certaine.

Il va de soi que la transmission des signaux de détresse et des messages motivés par la sécurité de navigation tels que les avis de dangers, les signalements d'épaves, les signaux radiogoniométriques, destinés à « faire le point », ne sont pas interdits, même à proximité de la force navale. Ceci ressort d'ailleurs de l'article 9 des mêmes règles (alinéa 2) inspiré par des sentiments d'humanité et de sauvegarde de la vie humaine en mer (14).

La sanction imposée aux navires neutres qui contreviennent à ces ordres est aussi plus sévère que celle prévue dans les instructions précédentes, puisque le feu peut être ouvert contre lui et qu'il est aussi sujet à capture. En l'absence de précisions, il fait décider par comparaison avec les termes de l'article 6 que le délai de soumission à capture est d'un an à compter de l'infraction.

(13) Article 1^{er} : « En temps de guerre l'exploitation des stations radiotélégraphiques continue à être organisée autant que possible de manière à ne pas troubler le service d'autres stations radiotélégraphiques. Cette disposition ne s'applique pas aux stations radiotélégraphiques de l'ennemi. »

(14) Article 9, alinéa 2 : « les dispositions contenues dans les présentes règles ne sauraient... interdire la transmission des signaux de détresse, des messages de détresse et des messages qui sont indispensables à la sécurité de la navigation ».

La délégation italienne avait proposé, devant la sous-commission de T.S.F., que « les belligérants aient la faculté de déclarer zones de silence pour la radiotélégraphie, certaines zones maritimes dans lesquelles se déroulera une activité maritime intense », étant bien entendu que ces zones ne pourraient s'étendre à plus de 50 miles de la côte nationale. La Commission a estimé que les termes de l'article arrêté contenait implicitement cette idée et qu'il n'y avait pas lieu d'en faire l'objet d'un article spécial.

4. — Les Instructions navales de 1934

Avec quelques nuances, dans le chapitre 21 relatif aux *radiocommunications*, les directives données aux commandants des bâtiments de la flotte s'inspirent des règles données par la *Commission des juristes*.

Article 68 : « Si un navire de commerce neutre muni d'appareils de radiocommunications susceptibles de gêner vos propres communications, se trouve à une distance de vous telle que vous puissiez au besoin employer la force à son égard, vous pourrez lui ordonner : ou de changer sa route dans la mesure nécessaire, sauf dans le cas visé à l'article 71 ci-après (15) ; ou de s'abstenir de faire usage de ses appareils de radiocommunications, sauf dans les cas visés aux articles 71 et 73 ci-après (16) tant qu'il se trouvera à la distance susindiquée. Si le navire ne se conforme pas à vos ordres, vous pourrez le contraindre par la force

(15) C'est-à-dire dans le cas où ce navire va porter assistance immédiate à un navire en détresse.

(16) N'est pas interdite la transmission des signaux et messages de détresse et des avis de danger :

Article 71 : « Vous n'interdirez pas la transmission des messages de détresse, si vous ne les transmettez pas vous-même, ou si vous n'êtes pas en mesure de donner aux navires en détresse l'assistance immédiate dont il a besoin. »

Article 73 : « Avis de danger : vous n'interdirez pas la radiocommunication des avis de dangers, relatifs aux glaces, aux épaves dangereuses et aux tempêtes tropicales dangereuses. »

à les exécuter et vous le capturerez s'il tombe en votre pouvoir » (17).

Dans les grandes lignes, nous retrouvons ici les dispositions de La Haye, la déviation de route, la zone de silence, la liberté des transmissions des signaux et messages de détresse et des avis de dangers, enfin la sanction qui consiste dans l'emploi de la force ou la capture.

Mais l'article 68 prévoit non pas un ordre général donné aux navires neutres dans le voisinage immédiat — notion indéterminée dans l'espace — mais un ordre spécial donné à un navire neutre qui se trouve à une distance de combat — notion beaucoup plus précise. Ici les rédacteurs des instructions récentes s'inspirent, à travers les termes des *Instructions de 1912-1916*, de la tradition française touchant la notification spéciale d'un blocus (18).

A prendre à la lettre, l'expression « d'appareils de radiocommunications susceptibles de gêner vos propres radiocommunications » on pourrait soutenir que les ordres qui seront donnés viseront seulement à prévenir le brouillage, alors que les dispositions de l'article 7 de La Haye « envisagent plus largement que ces ordres soient donnés lorsque l'usage de la radio neutre est de nature à compromettre le succès des opérations dans lesquelles le bâtiment de guerre est engagé » (19).

*
* *

Si l'on veut condenser l'évolution qui s'est opérée, depuis que la guerre russo-japonaise, décidément fertile en

(17) La même règle se trouve exprimée dans l'article 2 : « Vous n'attaquerez un navire de commerce ennemi ou neutre que dans l'un des cas suivants : ... 5) si malgré les ordres reçus il use de ses appareils de radiocommunications dans les conditions définies à l'article 68. »

(18) A mesure que l'effectivité du Blocus tend à disparaître, la puissance interdisant le commerce est obligée de notifier le littoral défendu au trafic (A. de La Pradelle, cours : *La mer*, p. 494).

(19) Basdevant. Cours Ecole de guerre navale, 1935, p. 38.

précédents, a soulevé ce problème, on remarquera que les droits des belligérants sur les communications neutres en haute mer ont été reconnus très largement par principe, devant l'*Institut de Droit International* en 1906, et chez les auteurs. Inversement, avec les *règles de la Haye* et les plus récentes directives adressées à nos officiers commandants à la mer, se manifeste la tendance contraire de bien préciser et délimiter dans le temps, dans l'espace surtout, les facultés laissées aux belligérants. Ainsi, aux termes d'une imprécision manifeste telles que zone d'hostilité, rayons d'action, zone d'opérations, que l'on rencontre jusque dans les *règles françaises* de 1916, se substituent les expressions plus nettes de « voisinage immédiat », « distances où la force peut être employée à son égard », dans les dispositions de 1923 et 1934.

Par contre, à mesure que le contrôle préventif peut devenir plus effectif puisque l'espace où il s'exerce se restreint, les sanctions apparaissent plus strictes : le simple éloignement du navire, voire même la saisie de ses appareils préconisés à Gand en 1906, paraissent déjà des pénalités trop désuètes en 1912 où il est fait allusion prudente à la capture. En 1923, puis en 1934 le belligérant possède pour imposer le respect de ses notifications, la sanction suprême qui est le recours à ses armes. Mais les pénalités ne visent que les contrevenants : et la navigation pacifique et honnête ne peut retirer d'inconvénients à ce que le belligérant reçoive le droit de défendre par le prestige de sa force ses prétentions légitimes.

§ II. — *Quelques questions se rattachant au droit de visite*

Le droit de visite en haute mer par lequel s'exerce le contrôle de la navigation neutre par les belligérants aboutit à divers résultats. Ce peut-être (20) :

1) La neutralité du navire et la régularité de l'expédition, le navire est alors laissé libre de continuer sa route.

(20) Basdevant, Cours de l'Ecole de Guerre Navale, 1924, p. 9.

2) La capture du navire, pour des motifs variés, en particulier s'il se livre à l'assistance hostile, ou fait usage de ses appareils de T.S.F. au mépris d'une interdiction.

3) La saisie, qui ne tend pas à confiscation, et est destinée à faire effectuer dans un port le déchargement de la contrebande ou une perquisition plus détaillée.

4) La remise au capteur des objets de contrebande.

5) L'arrestation des individus qui se trouvent au service de l'ennemi, et des ressortissants astreints au service militaire.

6) L'enlèvement de messages radiotélégraphiques inscrits sur le registre et non destinés au navire neutre.

Dans l'exercice de ce droit, plusieurs problèmes se posent, que nous devons étudier maintenant : A partir de quel moment le navire neutre sera-t-il reconnu coupable d'assistance hostile et quelle est l'influence de l'invention de la radiotélégraphie sur la connaissance de l'état de guerre ?

Quels sont les droits récents reconnus aux belligérants vis-à-vis de messages indûment conservés par le navire visité ?

Enfin, quel rôle peut jouer la radiotélégraphie dans une pratique qui tend — bien timidement il est vrai — à se faire une place dans le droit maritime, à savoir le déroutement par signal ?

1. — Connaissance de l'état de guerre

La visite, qui a pour but, en particulier, de rechercher si le navire ne s'est pas rendu coupable d'assistance hostile, commence à s'exercer dès que le navire de guerre belligérant a connaissance certaine de l'état de guerre ; mais on conçoit que le navire neutre ne peut être incriminé et su-

(21) Article reproduit dans les Instructions navales de 1912 : article IX, paragraphe 58.

jet à capture, s'il ignore les hostilités. Aussi, dans son dernier alinéa, l'article 45 de la *Déclaration de Londres* du 26 février 1909 prend soin d'établir une présomption :

« Le navire est réputé connaître l'état de guerre lorsqu'il a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités, ou un port neutre postérieurement à la notification en temps utile de l'ouverture des hostilités à la puissance dont relève ce port » (21).

A cette époque, évidemment, l'emploi de la radio sur les navires de commerce n'était encore que limité, et l'on comprend que la Conférence de Londres n'ait pas tenu compte que les premières nouvelles relatives à un conflit futur seraient désormais annoncées par l'entremise des ondes hertziennes.

C'est cependant ce procédé qui avait été prévu en Allemagne dès avant la guerre. Tous les navires de commerce allemands (il s'agit certes ici de navires belligérants mais le procédé eût été le même, s'agissant de navires neutres) destinés à des croisières lointaines avaient été équipés d'appareils radiotélégraphiques, et le Gouvernement Impérial leur avait enjoint en février 1914 d'écouter à 7 h., à 13 h. et à 23 h. 30, sur la longueur d'ondes de *Norddeich*, station qui devait leur signaler la déclaration de guerre (22).

On ne peut donc plus considérer aujourd'hui qu'un navire porteur d'appareils sans fil ignore les hostilités, et les *Instructions navales* de 1934 sont venues fixer d'une manière conforme à la réalité l'attitude de nos croiseurs au début d'un conflit :

A propos du transport de contrebande et de ses conséquences, nous lisons dans l'article 58 : « un navire est réputé connaître l'état de guerre lorsqu'il a quitté un port neutre après que la notification de l'ouverture des hostilités a été faite à la puissance dont relève ce port, ou lorsqu'il a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités, ou lorsqu'il est muni d'appareils de radiocommunications. »

(22) Bellon ,op. cit., p. 136.

Dès que cette présomption commence à jouer, le navire neutre devient responsable des activités de sa radio, et il doit dès lors s'abstenir d'envoyer des messages qui puissent être considérés comme entachés d'assistance hostile. Il va de soi que le navire ne peut bénéficier d'aucun délai pour observer cette stricte neutralité, car l'assistance hostile naît instantanément, non de la transmission de renseignements, alors que, par exemple, le transport de ressortissants ennemis ne peut être reproché aux navires qui les a embarqués avant de connaître l'état de guerre et n'a pu encore les débarquer. Seul un tel navire bénéficie d'une exemption de capture, comme l'indique l'article 63 de nos Instructions de 1934 :

« Toutefois vous ne capturerez pas le navire s'il est rencontré en mer ignorant les hostilités, ou si le capitaine après avoir appris l'ouverture des hostilités n'a pas encore pu débarquer les personnes transportées. »

2. — Messages indûment conservés par le navire visité

Non seulement une station mobile peut donner à un belligérant des renseignements militaires de grande valeur en se livrant à l'assistance hostile par une transmission active et préméditée de radiotélégrammes, mais elle peut fournir également une aide involontaire, en enregistrant des messages expédiés par des stations radiotélégraphiques d'un belligérant et qui ne lui sont pas destinés : Au cours d'une visite éventuelle, l'autre belligérant pourrait prendre connaissance sur le registre de bord de ces messages indiscrètement consignés, et dont l'origine serait déterminée par les indicatifs inscrits dans les préambules. Aussi importait-il d'armer préventivement l'officier visiteur, en lui conférant le droit d'enlever ces messages, droit qui se légitime par le fait que s'il n'y a pas d'acte d'assistance hostile, il y a possibilité d'un tel acte dans l'avenir.

Déjà l'article 121 des *Instructions de 1912-1916* permettait-il à l'officier visiteur « constatant l'enregistrement

des dépêches interdites, de saisir le registre des télégrammes, d'enjoindre à ces navires de s'éloigner, de leur fixer une direction déterminée », autorisant même la saisie des appareils de T.S.F., lorsqu'il y a des motifs suffisants de suspecter leur bonne foi.

Les *Règles de La Haye* vont plus loin, car elles formulent une véritable interdiction, dont la violation autorise l'enlèvement des messages enregistrés, sans préjudice des sanctions plus graves que comporte l'assistance hostile, s'il est prouvé que l'infraction a été commise dans ce but.

« Les stations de radiotélégraphie mobiles neutres s'abstiendront de conserver par écrit les messages radiotélégraphiques qu'elles auraient reçus, en provenance de stations radiotélégraphiques militaires belligérantes, à moins que ces messages ne soient destinés aux dites stations neutres. La violation de cette règle justifie l'enlèvement par les belligérants des textes en question » (article 8).

« La saisie des textes qui comporte notamment l'enlèvement des pages du registre officiel sur lequel l'opérateur inscrit les messages transmis ou reçus avec l'indication du jour et de l'heure de la transmission et de la réception, est apparue à la Commission comme une sanction suffisante, car elle aura pour effet d'attirer l'attention de l'Administration dont relève la station mobile et de lui montrer que le personnel responsable du service de cette station ne s'est pas conformé aux prescriptions du présent article » (23).

Dans les directives qu'elles donnent à l'officier visiteur, les *Instructions de 1934* reproduisent les règles de La Haye. Ce sont les articles 69 et 70 :

« Lorsqu'au cours de la visite d'un navire, l'officier visiteur examinera conformément à l'article 99 (24) les re-

(23) *La guerre aérienne*, Rapport général, p. 239.

(24) Article 99 : « L'officier visiteur cherchera à déterminer en examinant les papiers de bord et en interrogeant le capitaine et au besoin l'équipage et les passagers : ... l'usage qu'il a fait de ses appareils de radiocommunication qui sera recherché à l'aide de la charte partie.

gistres des messages reçus et expédiés, il fera enlever l'inscription de tous messages en provenance de stations de radiocommunications militaires belligérantes, à l'exception de ceux qui étaient destinés aux dits navires, et il mentionnera cette opération dans le procès-verbal de visite » (article 69).

L'article 70 autorise en outre expressément la capture du navire neutre « s'il apparaît que l'inscription de ces messages a été effectuée dans le but de prêter assistance aux opérations de l'ennemi ».

3. — Le déroutement par signal

Normalement la visite s'effectue à la mer : un canot transporte l'officier du navire de guerre belligérant à bord du navire de commerce neutre ; là il se livre à la visite et à la perquisition (right of visit and search) pour constater s'il ne s'est pas rendu coupable de violation de blocus, de transport de contrebande, ou d'assistance hostile. Mais, déjà avant la guerre (25) et surtout pendant la guerre, une pratique nouvelle est apparue, celle du déroutement, rendue admissible par les difficultés de la visite en haute mer, et les mouillages de mines dans la mer du Nord. La visite s'opère alors dans un port belligérant sur lequel l'officier visiteur, après une visite sommaire, juge utile de « dérouter » (26) le navire neutre qu'il trouve suspect. Mais une question se pose : « le croiseur pourrait-il sans envoyer personne à bord, donc sans examen préalable quelconque, donner un ordre de déroutement par signaux ou T.S.F., de telle sorte que le navire qui ne s'y conformerait pas serait exposé à l'attaque ? »

Ici nous voyons le rôle que peut jouer la radiotélégra-

(25) Précédent de la guerre italo-turque, 1911 : déroutement du *Carthage*, *Manouba*, *Tavignano*, navires français, par des croiseurs italiens (voir Kerautem, thèse).

(26) Déroutement se traduit en anglais de trois manières différentes : détention, diversion, déviation.

phie comme procédé d'injonction aux navires marchands neutres. Certes, il existe d'autres agents de liaison, tels que les signaux optiques, les messages lancés sur le pont du navire, mais la radio est le plus perfectionné, celui qui permet d'agir à la plus grande distance, de donner des ordres détaillés, mais qui réclame aussi une mise au point surtout entre navires et aéronefs.

Nous venons d'avoir un exemple tout récent de son application dans la guerre civile d'Espagne : un navire marchand anglais, l'*Alcira*, se dirigeait sur Barcelone avec une cargaison de charbon quand il fut aperçu par un hydravion qui intima au capitaine l'ordre de mettre à la mer ses embarcations de sauvetage et d'abandonner son navire : le procédé employé fut celui du message radiotélégraphique. Le capitaine commençait à mettre cet ordre à exécution quand l'hydravion lança plusieurs bombes qui atteignirent le bateau et l'envoyèrent par le fond ; mais l'équipage fut sauvé (27). De cet acte, accompli en contradiction des lois de la guerre et qui suscita dans l'opinion britannique une grande émotion, retenons simplement l'emploi qui fut fait de la radiotélégraphie.

La pratique du déroutement sans visite à la mer préalable semble s'être posée rarement pendant la guerre ; cependant, à La Haye, en 1923, la France et la Grande-Bretagne firent remarquer qu'elles avaient procédé par navires de surface ou déroutement par signal.

L'intérêt de cette pratique est évident pour les sous-marins et surtout pour les aéronefs : on peut cependant citer un cas de visite à la mer effectué par trois hydravions allemands. Le 23 juillet 1917, le vapeur hollandais *Gelderland* reçut la visite d'un officier aviateur qui força le navire à se rendre à Zeebrugge. Mais c'est ici un cas exceptionnel, et la condition de son action contre le commerce en mer dépend pour l'aéronef de la faculté de dérouter par signal, par T.S.F.

(27) Les Journaux, 7 février 1938.

Si on lui reconnaît cette faculté, il pourra agir à l'instar des navires surface : il déroutera soit sur un port déterminé, soit sur un vaisseau de guerre à proximité qui procédera à la visite. Cette deuxième tactique, qui impose ainsi au commerce une déviation et une gêne moins considérables, a été employée pendant la guerre par le *Wolf* : ce corsaire allemand effectua la visite de trois navires qui lui étaient rabattus par son avion, le *Wolfchen*. Le cargo néo-zélandais *Wairuna* est aperçu par le *Wolfchen* qui laisse tomber un message sur le pont du navire, lui ordonnant de ne pas se servir de la T.S.F. et de faire route au sud vers le croiseur allemand sous peine d'être bombardé. Le *Wolfchen* appuya cet ordre en lançant une bombe à vingt pieds du navire et celui-ci obéit (28). Pareillement furent déroutés le quatre-mâts américain *Winslow* et le vapeur japonais *Hitachi-Maru*.

La question de la dispense de visite fut débattue à la *Commission des juristes* : aucun accord ne put s'y faire (29). La thèse française et la thèse américaine s'opposèrent :

La délégation française, par la voix de MM. de LA PRADELLE et BASDEVANT, déclarait qu'il fallait appliquer aux aéronefs les règles des navires de surface. « La délégation française ne peut admettre le point de vue de la délégation néerlandaise, qui refuse d'admettre le droit de visite, excepté par le moyen des navires de guerre. En effet ce droit est accordé non pas aux navires mais aux puissances belligérantes, et il peut être exercé de toutes manières, pourvu que ce soit toujours en conformité des mêmes règles » (30).

Toute la question se borne à assimiler l'aéronef aux na-

(28) Spaight, op. cit., p. 474.

(29) Excepté à l'égard des aéronefs privés : article 50 : « Les aéronefs militaires belligérants ont le droit d'ordonner aux aéronefs publics non militaires et aux aéronefs privés, d'atterrir, amérir ou de se rendre pour visite dans un endroit convenable, raisonnablement accessible : le refus d'obéir après avertissement à l'ordre d'atterrir ou amérir dans cet endroit pour examen expose l'aéronef à ce qu'on ouvre le feu sur lui. »

(30) Argument présenté par M. de La Pradelle, à La Haye.

vires de surface et la proposition française était la suivante : « Il est interdit aux aéronefs d'agir contre les navires de commerce de surface ou sous-marins, sans se conformer aux règles auxquelles sont soumis les navires de guerre de surface. »

Mais la thèse américaine était toute différente pour les navires de surface, il semble admis que le déroutement par signal soit autorisé dans des circonstances exceptionnelles, et qui doivent en rendre la pratique très rare. « Si on vient à l'autoriser pour les aéronefs, c'est convertir l'exception en règle générale étant donné qu'ils ne peuvent guère agir autrement » (31). Aussi le texte présenté par les Américains déclarait-il : « ... en vue des irrégularités auquel peut donner lieu l'emploi d'un aéronef contre un navire marchand, il est interdit à un aéronef de faire changer de route un navire marchand, sans qu'on soit monté à bord ».

Les délégations anglaises et italiennes écartaient cette exigence absolue, mais la question est fort délicate : « Si cette exigence est maintenue, l'aéronef sera très souvent dans l'impossibilité d'y satisfaire ; si on l'écarte, le navire de commerce sera au risque de recevoir par signaux ou télégraphie sans fil, des ordres de déroutement successifs et contradictoires et dans l'impossibilité d'en justifier pleinement, puisque ceux-ci n'auront pas été inscrits sur son livre de bord par ceux de qui ils émanent » (32).

Le problème suivant a été posé au *Naval War College* des Etats-Unis en 1930 (33) :

Le Commandant d'un aéronef d'un Etat X en guerre avec l'Etat Y donne l'ordre par radio à un navire marchand appartenant à un citoyen des Etats-Unis, le Trader, de s'arrêter et d'attendre l'arrivée d'un sous-marin qui est aussi appelé par radio. Le Trader s'arrête, obéissant à ces ordres.

(31) De Kerautem, op. cit., p. 125.

(32) Basdevant. Conf. Ecole Guerre Navale, 1933, p. 39.

(33) N.W.C., 1930, p. 113.

L'aéronef le quitte avant l'arrivée du sous-marin et le Trader alors continue son chemin. Ayant été rencontré par la suite, il est torpillé et coulé sans avertissement par le sous-marin.

L'action du sous-marin est déclarée illicite : si l'ordre de déroutement avait été légitime, le sous-marin eût été autorisé à employer la force. La doctrine américaine n'a donc pas variée depuis 1923 et est toujours hostile au déroutement par signal. C'est le raisonnement d'un Etat attaché à la défense des droits de la neutralité plus qu'à la considération des vrais devoirs des neutres.

« Il semble qu'une solution acceptable serait celle consistant à dire que l'ordre de déroutement donnés par signaux ou T.S.F. ne s'impose aux navires neutres qu'autant que son exécution est contrôlée d'une manière régulière et suivie » (34).

Les *Instructions Navales* du 8 mars 1934 font une petite place au déroutement par signal dans les articles 108 et 115 :

Article 108 : « Vous recevrez des instructions vous faisant savoir les lieux sur lesquels vous devrez dérouter par signal les navires suspects à bord desquels il serait impossible d'envoyer l'officier visiteur par suite des circonstances, tels que l'état de la mer ou la proximité de l'ennemi. »

Article 115 : « Si l'état de la mer ou la nature de la mission ne vous permet pas de procéder à la capture en vous rendant à bord, vous pourrez signaler aux navires ennemis de même qu'aux navires neutres manifestement engagés dans les opérations de l'ennemi (articles 61 à 66) ou sous convoi ennemi (article 112) qu'ils sont capturés. En conséquence vous leur ordonnerez d'amener leurs couleurs et vous leur assignerez un lieu de destination. »

Il importe de remarquer le dosage des termes de l'article 108 qui exige que les commandants à la mer agissent

(34) Basdevant. Cours à l'Ecole de Guerre Navale, 1933, p. 39.

selon des instructions leur indiquant les lieux de destination. Ceci a pour but d'éviter les ordres de déroutement donnés à tort et à travers, et imposant à la navigation neutre de grandes déviations ; qui, si elles se révélaient inutiles, seraient la source d'indemnités à la charge de l'Etat belligérant responsable de ces dommages. Ce danger a peu de chance de se présenter dans le déroutement ordinaire, où l'officier visiteur est à même d'apprécier le bien-fondé de la déviation qu'il impose.

L'Amirauté française semble donc favorable, à condition de l'appliquer d'une façon modérée, au déroutement par signal opéré par les navires. D'autre part, elle estime qu'il faut reconnaître à l'aéronef le droit d'action contre la navigation commerciale, estimant qu'un déroutement par T.S.F. sur le navire de guerre à proximité qui effectuerait la visite ou sur un autre endroit convenable n'exige pas un gros sacrifice de la part des neutres, à condition qu'il s'exerce en conformité avec des ordres formels, inspirés des conditions du moment, ou en cas de suspicion grave. Telle semble être du moins la voie que laissent pressentir les discussions autour des Instructions aéro-navales, dont l'année 1938 verra l'élaboration ; et qui, tenant compte des inventions récentes qui ont annexé l'air et l'éther, est le présage d'une guerre maritime transportée dans un espace à trois dimensions.

CHAPITRE II

LA RADIOTÉLÉGRAPHIE BELLIGÉRANTE DANS LA JURIDICTION NEUTRE

En haute mer, nous avons vu l'action exercée par les belligérants, pour contrôler les émissions radioélectriques neutres, susceptibles de leur causer préjudice : l'interdiction d'assistance hostile au moyen de la T.S.F. y était sanctionnée par des peines graves, comme la capture et la confiscation, des droits étaient reconnus aux belligérants pour prévenir les émissions illicites. Bref, nous avons assisté, sur le vaste théâtre de la pleine mer, à un spectacle mettant en scène les Etats belligérants et les particuliers neutres. Du fait qu'ils se livrent à des services contraires à la neutralité, les Etats dont ils dépendent les renient en quelque sorte ; juridiquement, ils ne peuvent exercer aucune intervention en faveur de la propriété privée de leurs ressortissants dont la confiscation s'opère sur une base de droit (1). C'est la sanction de l'irresponsabilité de l'Etat neutre pour les actes hostiles commis en haute mer par ses nationaux.

Mais dès que nous entrons dans les eaux territoriales neutres où il établit sa juridiction, l'Etat riverain tient un rôle de premier ordre, et, afin de rester fidèle à sa neutralité, exerce le contrôle des émissions radioélectriques belligérantes (2). Le territoire neutre, et par territoire il faut comprendre tout l'espace où l'Etat exerce sa juridic-

(1) A. de La Pradelle, *La Mer*, p. 521.

(2) C'est-à-dire : les émissions au service du belligérant, qu'elles soient l'œuvre d'un navire belligérant ou d'un navire neutre, d'une station de T.S.F. belligérante ou d'une station neutre.

tion, c'est-à-dire aussi bien les ports, rades et eaux territoriales que le territoire continental, ne peut servir de base d'opérations à un belligérant : ce principe général posé à La Haye en 1907 y a été résolu d'une manière bien incomplète et imprécise ; s'il est facile à poser, les applications en sont plus délicates : il suppose à la fois interdiction pour le belligérant et devoir pour l'Etat neutre, mais à La Haye on a préféré l'exprimer au point de vue de l'interdiction pour le belligérant, soit dans la Convention V, soit dans la Convention XIII (3).

Prenant comme point de départ la *Convention concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime*, nous étudierons le régime de la radiotélégraphie belligérante dans les eaux territoriales et les ports neutres, nous attachant surtout à la législation et aux règlements émis par les Etats neutres pendant la grande guerre.

Puis, trouvant dans la *Convention concernant les droits et devoirs des puissances et des personnes neutres en cas de guerre sur terre*, les fondements qui régissent la radiotélégraphie belligérante sur le territoire neutre proprement dit, nous verrons comment les Etats neutres ont organisé leur service de T.S.F. pendant la guerre.

SECTION I

LA RADIOTÉLÉGRAPHIE BELLIGÉRANTE DANS LES EAUX TERRITORIALES ET LES PORTS NEUTRES

§ 1. — *La doctrine et l'état de la législation internationale avant 1914*

L'Etat neutre est obligé de s'abstenir de toute immixtion dans les hostilités, ce qui implique qu'il ne doit pas

(3) Dupuis. Droit d'après cf. de La Haye et Londres, p. 564.

laisser son territoire servir comme point d'appui pour les opérations militaires des belligérants : « A supposer donc qu'il soit démontré qu'un navire neutre ou belligérant stationné dans les eaux territoriales communique par T.S.F. des renseignements relatifs à la conduite des hostilités à un belligérant, l'Etat neutre se trouvera tenu d'interdire une telle émission. » Ainsi s'exprime, dès 1906, le professeur Louis ROLLAND dans un article publié par la *Revue générale de droit international public* (4). Mais, d'après lui, l'Etat neutre n'est tenu de formuler une interdiction que si l'émission d'ondes implique réellement l'utilisation de son territoire comme point d'appui, et il envisage le cas du navire qui ne fait que passer dans la mer territoriale : un tel navire aurait le droit de se servir de ses appareils de T.S.F., car on ne peut dire qu'il utilise le territoire neutre comme point d'appui : « mais on devrait raisonner autrement si, sans être stationnaire dans un point déterminé de la mer territoriale, le navire télégraphique belligérant ne s'en écartait jamais beaucoup, de manière à s'y réfugier dès qu'il apercevrait un navire ennemi. L'Etat neutre serait alors certainement obligé d'interdire à ce navire de continuer à utiliser les eaux territoriales pour communiquer librement à son gouvernement. Bien entendu il faudrait qu'il fût manifeste que les communications ont eu un but relatif à la conduite des hostilités. » M. ROLLAND fait donc une distinction reposant sur la continuité, la durée de l'usage, qui semble être incluse dans l'expression « base d'opérations ».

La 2^e Conférence de La Haye, 1907.

L'Angleterre, soutenue par le Japon, cherche à faire prévaloir pour le terme « *base d'opérations* » le sens de « *base d'une opération* » (5). Sans le définir, l'article 10 du projet britannique lui attribuait une portée plus large. « Un territoire neutre ou des eaux territoriales neutres se-

(4) Rolland. La T.S.F. et le Droit des Gens, 1906, p. 59-92.

(5) Deuxième Conférence de la Paix, Tome III, p. 592.

ront considérés comme servant de base d'opérations à un belligérant lorsque, entre autres, a) il aura été installé sur le territoire neutre, ou à bord d'un navire dans les eaux neutres, une station radiotélégraphique ou tout autre appareil destiné à maintenir la communication avec les navires de guerre belligérants. » Un deuxième exemple non retenu dans la *Convention XIII* disait : le ravitaillement dans les eaux neutres par navires auxilliaires.

S'inspirant du principe posé dans le *traité de Washington* en vigueur depuis 1871 entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, l'interprétation trop extensive du terme « base d'opérations » se trouvait écartée. A ce principe la *Convention XIII concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime* joint le premier exemple donné par le projet britannique et l'article 5 se trouve être ainsi rédigé : « Il est interdit aux belligérants de faire des ports et des eaux neutres la base d'opérations navales contre leurs adversaires, notamment d'y installer des stations radiotélégraphiques ou tout autre appareil destiné à servir comme moyen de communication avec les forces belligérantes sur terre ou sur mer » (6).

Ce texte soulève des difficultés, car, pris à la lettre, il ne vise expressément que les installations fixes. S'il est certain qu'un belligérant ne peut pas installer dans un port neutre une station radiotélégraphique ou même avoir à demeure dans les eaux neutres un navire pourvu d'un appareil de T.S.F., que faut-il décider dans le cas d'un navire belligérant muni d'un tel appareil et se trouvant momentanément dans un port neutre ?

La Convention n'a pas prévue cette hypothèse et de nombreux auteurs, se ralliant à l'opinion présentée par le professeur ROLLAND en 1906, en ont conclu que l'usage ac-

(6) Article 25 : « Une puissance neutre est tenue d'exercer la surveillance que comporte les moyens dont elle dispose pour empêcher dans ses ports ou rades et dans ses eaux toute violation des dispositions qui précèdent. »

cidental par un navire belligérant de ses appareils de radio était licite.

Ainsi M. André PÉPY considère que le navire qui séjourne momentanément dans les eaux neutres peut se servir de la T.S.F. et que, même si le neutre connaissait de science certaine le caractère militaire des communications radioélectriques ainsi envoyées, il ne pourrait les interdire : « Ce n'est pas le fait d'être dans les eaux neutres qui permet aux navires belligérants de lancer des radiogrammes, puisqu'il utilise les moyens du bord ; et il n'y a pas là transformation du port neutre en base d'opérations car le navire se trouve tout à fait accidentellement dans les eaux neutres. Mais », et en cela l'auteur ne fait qu'appliquer l'esprit sinon la lettre de la *Convention XIII*, « tout autre devra être l'attitude du neutre vis-à-vis d'un vaisseau fixé à demeure dans un de ses ports, et en communication constante avec un belligérant : il s'agit là en effet de communications faites en toute sécurité sous la protection de la souveraineté du neutre et que celui-ci doit empêcher » (7).

La pratique des Etats neutres pendant la grande guerre devait montrer l'insuffisance de la règle de 1907. Pour échapper aux réclamations des belligérants, les neutres établirent des règlements qui allaient beaucoup plus loin que les obligations contractuelles qu'ils avaient assumées en signant les Conventions de La Haye.

§ II. — *Législations de guerre des Etats neutres*

Les eaux territoriales et les ports neutres, s'ils ne doivent pas servir de « base d'opérations », peuvent néanmoins abriter, selon des conditions réglementées par la *Convention XIII*, des navires de guerre et des navires de commerce belligérants. Ces navires, en contre-partie de l'immunité et de la protection dont ils jouissent, ne peu-

(7) Pépy, op. cit., p. 154.

vent y commettre aucun acte d'hostilité et sont tenus de se soumettre aux règlements de l'Etat riverain concernant la sauvegarde de sa neutralité.

Or, il peut être fort tentant pour les belligérants de profiter de leur tranquille séjour sous la juridiction neutre pour correspondre au moyen de leurs stations mobiles de radiotélégraphie avec leur gouvernement, ou leurs forces navales, pour leur transmettre des renseignements concernant la conduite des hostilités, la situation des escadres de l'adversaire, bref toutes nouvelles qu'ils auraient intérêt à connaître pour la réussite de leurs opérations.

Mais si la neutralité suppose l'impartialité, cependant les Etats qui s'abstiennent de participer à la lutte font preuve envers les belligérants de sympathies différentes et de certaines préférences, qui se traduisent dans les règlements mis en œuvre pour empêcher les violations de leur situation de neutres. De plus, les circonstances de lieu, de temps ne motivent pas les mêmes dispositions, de telle sorte que, tout en présentant quelque arbitraire et de notables imperfections, il est possible de classer les mesures entrées en vigueur concernant la radiotélégraphie belligérante dans les eaux neutres, suivant une échelle de sévérité :

A côté des Etats qui ont laissé, au mépris de leurs devoirs, fonctionner des appareils belligérants et qui furent tout à fait l'exception, de ceux qui se sont contentés de suivre à la lettre l'article 5, nous trouvons que la grande majorité des neutres, spécialement les Etats de l'Amérique latine, ont interdit l'usage de la radio par les navires belligérants mouillés dans leurs eaux. D'autres ont même été jusqu'à obliger ces navires à procéder au démontage de leurs appareils. Enfin, certains Etats ont généralisé en l'étendant à tous les navires, qu'ils soient belligérants, neutres ou nationaux, les dispositions restrictives qu'ils avaient prises à l'égard des communications radiotélégraphiques.

1) Etats ayant laissé violer leur neutralité.

Préoccupée de ne pas entrer en conflit avec les Empires Centraux, l'*Espagne* n'exerça, semble-t-il, qu'un contrôle bien insuffisant sur les postes de T.S.F. des navires allemands internés dans ses ports. C'est ainsi qu'au début de la guerre, lorsqu'il y avait encore des corsaires et des navires auxiliaires allemands dans l'Atlantique, les charbonniers allemands purent rester en relation avec Berlin, grâce aux relais opérés par les postes de sans fil des navires internés à Las Palmas, Cadix et Bilbao (8). Plus tard, le sous-marin *U-37*, chargé par le gouvernement allemand de remettre une lettre au roi d'Espagne, profita de son séjour de 24 heures à Carthagène pour communiquer par radio avec le *Roma*, navire allemand interné, et pour se ravitailler auprès de lui (9). De tels faits, ainsi fréquemment répétés, présument que l'Espagne ne fit pas toute diligence pour censurer ces émissions illicites.

Une violation de neutralité, moins étonnante, fut celle dont se rendit coupable la *Turquie*, pendant qu'elle était encore ostensiblement neutre : en 1914, elle permit aux Allemands de faire usage des appareils de T.S.F. d'un de leurs navires de commerce qui était stationné en permanence dans les eaux turques à proximité de l'Ambassade allemande (10). Ce fait n'empêcha pas la Turquie de reproduire, dans les *règles de neutralité* du 28 septembre 1914, les principes de la *Convention de La Haye* (11).

(8) Bellon, op. cit., p. 138.

(9) Navello, op. cit., p. 106

(10) Hall. *The law of naval warfare*, p. 144.

Incident qui évoque l'attitude prise vis-à-vis du *Goeben* et *Breslau* par la Turquie à leur arrivée dans les Détroits et qui ne furent pas désarmés, mais soi disant incorporés dans la Marine turque en conservant leurs officiers et équipages allemands

(11) Article 12, *Naval war college*, 1917, p. 218.

2) Etats ayant appliqué à la lettre la Convention XIII de La Haye.

Les règlements édictés par le *Danemark*, la *Norvège* et le *Brésil* semblent s'être bornés à respecter scrupuleusement l'article 5. Ceci est d'ailleurs très naturel de la part du *Danemark* et de la *Norvège* dont les textes en la matière remontent avant l'ouverture des hostilités. En effet, « l'ordre royal du 20 décembre 1912 » fixant les règles « concernant la neutralité du *Danemark* en cas de guerre entre pays étrangers » d'une manière très générale s'inspire nettement de la rédaction de la Convention XIII.

« IV - 1) ... Il est aussi interdit d'élever des stations radiotélégraphiques sur le territoire danois ou dans les eaux territoriales danoises. Ceci s'applique également à tous les autres appareils destinés à servir de moyen de communication avec les forces armées sur terre ou sur mer » (12). La *Norvège* répète les propres termes dont s'est servie la Conférence Internationale dans ses règles de neutralité établies par *Ordonnance Royale* du 18 décembre 1912.

Le *Brésil*, par les *règles générales de neutralité* en date du 4 août 1914, interdit aux belligérants d'avoir dans ses eaux des stations de T.S.F. pour communiquer avec les forces belligérantes sur le théâtre de la guerre (13).

3) Etats interdisant aux navires belligérants de se servir de leurs appareils radiotélégraphiques.

Presque tous les Etats neutres ont formulé, dès le début de la guerre, une pareille interdiction et beaucoup l'ont assortie de moyens de contrôle sévères. Très souvent, ce

(12) Naval war college, 1916, p. 52.

(13) Article 6, Naval war college, 1916, p. 10.

fut sur la représentation des puissances belligérantes que de semblables décrets, dépassant en portée les Conventions de La Haye, furent établis.

A la suite des réclamations du ministre anglais à Caracas, M. HARFORD, demandant que *le Vénézuéla* suive l'exemple des autres pays neutres, cette puissance a disposé d'empêcher l'emploi de la T.S.F. à bord des navires marchands des nations en guerre, tant qu'ils seront dans les ports vénézuéliens (14) mais sans aller jusqu'au démontage des appareils prescrit dans d'autres législations étrangères et préconisé par la Grande-Bretagne.

Le Salvador se borne aussi à une interdiction générale sans mise en œuvre de moyens préventifs, et explique son attitude dans une *note* datée du 4 décembre 1916 : le gouvernement n'a pas élaboré de décret, mais a limité son action en « donnant des instructions à ses agents maritimes officiels, afin qu'ils fassent preuve de la plus grande vigilance pour prévenir l'utilisation des stations de T.S.F. des navires belligérants venant dans ses eaux » (15).

La législation de *Cuba* et du *Nicaragua* ayant le souci de renforcer un peu leur contrôle sur les navires de commerce belligérants édicte que ceux-ci, lorsqu'ils sont équipés d'appareils de T.S.F., devront tenir un pavillon hissé et ne pas faire usage desdits appareils pendant la durée de leur séjour dans les ports. Cette interdiction de l'usage de la T.S.F. s'étend d'ailleurs même aux navires marchands neutres et étrangers ; tandis que la condition du pavillon hissé n'est exigée que pour les navires marchands belligérants (16).

Par ordre exécutif du mois d'août, les *Etats-Unis* stipulèrent la même interdiction pour leurs ports et eaux ter-

(14) Instructions du 24 août 1914 : N.W.C., 1916, p. 123.

(15) N.W.C., 1916, p. 66.

(16) Cuba : Circulaire au corps consulaire étranger relative aux appareils de radio (24 septembre 1914), N.W.C., p. 49 ; Nicaragua : Circ. de neutralité (5 décemb. 1914), N.W.C., 1916, p. 64.

ritoriales ; et, plus tard, le 13 novembre 1914, le Président WILSON rendit une *Proclamation relative à la neutralité de la zone du Canal de Panama* (17). Parmi les règles qui concernaient l'usage du Canal par les vaisseaux belligérants, et le maintien de la neutralité dans cette zone, il en était une qui visait l'emploi de la T.S.F.

Règle 14 : « L'installation radiotélégraphique de tous navires belligérants publics ou privés, et de tous navires tombant sous le coup de la règle 2 (18) ne sera utilisée qu'en rapport avec les manœuvres à travers le canal, à l'exclusion de toute autre affaire, pendant qu'ils seront dans les eaux de la zone du canal, y compris les eaux des ports de Colon et Panama. »

En dépit de ces précautions, une controverse s'éleva entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, au sujet de l'attitude des navires anglais *Mollina*, *Trenewadew* (19) et *Protesilaus* qui, au cours de leur traversée du Canal, auraient violé la neutralité américaine, selon la version de l'Ambassadeur d'Allemagne à Washington (20).

L'Ambassadeur britannique, Sir CECIL SPRING RICE, dans une note du 18 décembre 1914 adressée à M. BRYAN, ramène les faits à leur juste proportion ; tels qu'ils sont décrits dans le rapport de Sir C. MALLET, Ministre anglais à Panama. Un second rapport de MALLET à Sir CECIL SPRING RICE est transmis au Secrétaire d'Etat ROBERT LANSING :

Seul le *Protesilaus* était équipé avec un appareil de T.S.F. et était entré dans le port de Panama sans l'avoir démonté, comme c'était exigé dans les règlements de la zone du Canal. Pendant qu'il mouillait dans la baie, le 10 décembre, à huit heures du soir, il reçut un message en code de l'Amirauté pour être transmis au Consul anglais.

(17) N.W.C., 1916, p. 99.

(18) Transports auxiliaires belligérants effectués par navires neutres

(19) Le charbonnier *Mollina* est seulement coupable d'avoir quitté Balboa, sans avoir retiré l'acquit de la douane, afin d'éviter d'être interné à la suite d'un séjour de plus de 24 heures dans la zone. Rien de spécial n'est à relever dans le cas du *Trenewadew*.

(20) Graham, op. cit., p. 17.

Il demanda à la station terrestre de transmettre le message en langage clair, ce qui lui fut refusé, sur quoi son appareil sans fil fut démonté, et ne fut pas de nouveau utilisé. Cette réception et cette émission de messages qui n'étaient pas en rapport avec les manœuvres de la traversée du canal, violaient évidemment les règles de neutralité posées un mois auparavant par les Etats-Unis. L'action des autorités locales fut reconnue par l'Angleterre comme parfaitement correcte, et conforme à la pratique américaine : la mise sous scellés des appareils de T.S.F. dans les eaux neutres est une mesure légitime et convenable (21). L'Angleterre invoquait à sa décharge que ces incidents étaient causés par le retard des Etats-Unis à établir les règles de neutralité pour la zone du Canal. Ces règles, toutes récentes, n'avaient pu être encore étudiées en détail par les capitaines des navires anglais, ce qui expliquait ces quelques infractions. Cette allégation semble se justifier si l'on considère qu'aucun incident ne se reproduisit dans la suite, montrant que les intentions des cargos anglais avaient été sincères, ne désirant qu'éviter toute violation de la neutralité américaine (22).

4) Etats imposant le démontage des appareils

Non seulement l'usage de la T.S.F. était interdit sur les navires belligérants, mais encore les appareils devaient être démontés pendant le temps qu'ils restaient dans les eaux neutres. D'autres Etats, s'étant bornés à une interdiction pure et simple, furent amenés à prendre des sanctions contre les délinquants et à les généraliser.

La Colombie impose le démontage des appareils, dans les *Résolutions relatives à la radiotélégraphie* en date du 22 août 1914 : « Il sera notifié au navires des nations en guerre qu'il ne leur est pas permis, tant qu'ils demeureront

(21) Diplomatic correspondence, p. 207.

(22) Lansing accusa réception de la note anglaise le 2 janvier 1915, et l'affaire en resta là.

dans les eaux colombiennes, de se servir de leurs installations radiotélégraphiques, qui seront démontées pendant ce temps... » (23).

Par le décret du 1^{er} septembre 1914, le *Guatemala* prend les mêmes mesures, en les accompagnant de sanctions : « Les navires qui ne se conformeraient pas à ces règles seront considérés comme des navires armés, et des ordres seront donnés pour qu'ils quittent les eaux du Guatemala conformément à la *Convention XIII de La Haye* de 1907 » (24).

Cette condition de l'enlèvement des appareils de T.S.F. reçut encore une application au *Portugal*, où d'une manière générale les navires de commerce allemands qui avaient pris refuge dans ses ports, afin d'éviter la capture par les forces navales alliées (25), furent requis de se soumettre à toutes les mesures qui paraissaient nécessaires pour empêcher l'envoi de dépêches : « A Vigo, par exemple, à la suggestion de l'Amiral anglais DE ROBECK, les autorités déménagèrent les installations de sans fil du vapeur allemand *Goeben*, et du navire câblé *Stephen*, le deuxième jour de la guerre, et le même procédé fut employé à Lisbonne, vis-à-vis des 26 autres navires marchands allemands abrités dans le Tage » (26).

De son côté, la *Suède* avait passé, peu après l'ouverture des hostilités, une loi interdisant aux navires dans les ports suédois de faire emploi de leur T.S.F. Comme cette loi avait été violée par le navire allemand *Mecklenburg*, en guise de sanctions, elle scella les appareils de radio de ce navire, et de tous les autres vaisseaux allemands mouillés dans les ports suédois (27).

(23) N.W.C., 1916, p. 36.

(24) N.W.C., 1916, p. 58 ; Fauchille. Doc. III, p. 208.

(25) A cette époque, le Portugal était encore neutre.

(26) Hall. The law of naval warfare, p. 145.

(27) Wheaton, op. cit., p. 934 ; Oppenheim, op. cit., II, p. 610.

5) Etats appliquant à tous les navires la réglementation de la radiotélégraphie.

L'Uruguay, le Chili et la République Argentine prirent des mesures fort sévères concernant l'usage de la T.S.F. dans leurs eaux juridictionnelles, étendant le régime de leurs interdictions même aux navires neutres.

Cette rigueur s'explique par le fait que de nombreux navires combattants autorisés à séjourner dans leurs ports envoyaient ou recevaient des messages concernant les opérations de guerre et que la pression des belligérants était assez forte sur les gouvernements neutres pour leur faire adopter des règlements draconiens :

a) *L'Uruguay.*

Ce fut la première puissance à donner satisfaction aux réclamations britanniques, par un *décret paru le 31 août 1914* (28), portant prohibition dans les ports nationaux et dans les eaux territoriales et à l'intérieur, de toutes communications par radio avec les navires de guerre ou de commerce.

L'article 1^{er} interdit toute communication de navire à navire. L'article 3 spécifie l'interdiction expresse aux navires entrant dans les ports ou les eaux territoriales de faire usage de leurs appareils de T.S.F., sauf en cas de péril, et dans ce cas seulement avec les stations côtières. Les navires qui violeraient les clauses du présent décret seraient obligés de démonter leurs appareils de T.S.F., ou si cette mesure ne pouvait être appliquée, se verraient fermer l'accès des ports (29).

A la suite de quelques incidents le gouvernement uruguayen jugea utile de renforcer cette interdiction générale en appliquant préventivement la sanction prévue dans le premier décret en cas de violation des règles : c'est le but

(28) Fauchille, I, p. 302 ; N.W.C., 1916, p. 110.

(29) Article 9 de la Convention XIII, voir Guatémala page 80.

de l'amendement daté du 29 septembre et qui stipule : « Les vaisseaux qui, pour une raison quelconque, séjournent dans les ports ou rades plus de 72 heures devront avoir leurs appareils de T.S.F. démontés, de sorte qu'ils ne puissent ni envoyer ni recevoir de communications » (30). L'Uruguay n'osa cependant pas aller jusqu'au bout en imposant le démontage, quelle que soit la durée du séjour, et un troisième décret, pris le 20 octobre, ne fit que confirmer en les développant toutes les règles antérieurement proposées (31).

b) *Le Chili.*

Les règles de neutralité de cet Etat, si éloigné du théâtre principal des hostilités, revêtirent une grande importance, car il se déroula au début de la guerre une activité maritime intense, au large et le long de ses côtes. La marche de l'escadre allemande du Pacifique sous les ordres de l'Amiral VON SPEE, vers le Chili, où elle séjourna assez longtemps après la bataille de Coronel, et toutes les opérations accessoires des navires et cargos allemands obligèrent le gouvernement chilien à exercer une stricte vigilance pour assurer le respect de sa neutralité. L'éminent professeur ALEJANDRO ALVAREZ a (32) consacré un livre fort utile et documenté à cette question.

Dès le 14 août, le Ministre des Affaires étrangères signale au Ministre de la Marine les *règles concernant la guerre maritime*, qui devaient être adoptées, en conformité avec les principes du droit international, pour la surveillance des navires se trouvant dans les eaux nationales.

« 8° L'emploi de la T.S.F. en interdit à tout navire

(30) N.W.C., 1916, p. 112.

(31) Règlement sur l'usage et l'installation de la radiotélégraphie à terre et sur les navires nationaux et étrangers dans les ports et les eaux du pays, 20 octobre 1914 ; N.W.C., 1916, p. 112.

(32) Alvarez. La grande guerre européenne et la neutralité du Chili, 1915.

de commerce durant son séjour dans les eaux chiliennes. Pour rendre effective cette interdiction, il conviendrait de faire procéder au démontage des appareils destinés au fonctionnement de ce système de télégraphie » (33).

Mais la suspension totale du service radiotélégraphique priverait les navires de commerce de ces avantages que le service était destiné à leur prêter et qui peuvent n'avoir aucune relation avec les opérations de guerre. D'un côté, la nécessité d'interdire par des moyens rigoureux mais appropriés les échanges de nouvelles ou d'instructions entre navires quelconques ancrés dans les eaux et les ports chiliens et les navires belligérants en haute mer, de l'autre l'obligation de conserver à ces premiers navires un moyen de communication avec la côte en cas de danger ou d'avaries.

Lé 18 août 1914, le gouvernement britannique se plaignit que des navires marchands allemands qui se trouvaient à Valparaíso étaient en communication avec le croiseur *Nürnberg*, par le moyen de la T.S.F., et le renseignaient sur les mouvements de la flotte anglaise (34). Il réclama au gouvernement du Chili de procéder au démontage des appareils radiotélégraphiques des navires de commerce belligérants dans ses eaux juridictionnelles ; et le Ministre des Affaires étrangères y consentit d'autant plus facilement que cette requête se trouvait en accord avec les *instructions données le 14 août* au Ministre de la Marine.

Mais de nouvelles plaintes ne tardèrent pas à s'élever. Les Ministres anglais et allemands ayant fait remarquer que les appareils des navires ennemis n'avaient pas été démontés mais simplement scellés, la vigilance des autorités maritimes avait été trompée. Il en résulta de la part du Ministère de la Marine de nouvelles *Instructions publiées le 14 octobre 1914* (35) :

(33) Alvarez, op. cit., p. 159.

(34) Peydière, op. cit., p. 112.

(35) Instructions de la direction du territoire maritime du Chili au sujet des communications des navires par la T.S.F. dans les eaux territoriales et intérieures du Chili. Fauchille, Doc. I, p. 349 ; N.W.C., 1916, p. 18 ; Alvarez, op. cit., p. 169.

« 1°) Il est interdit à tous les navires pourvus d'appareils de T.S.F., sans distinction de nationalité, qui naviguent dans nos eaux territoriales ou sont ancrés dans nos ports, de se servir des dits appareils. » Suivent des indications très strictes : à leur arrivée dans un port ou dans une rade, ils devront amener leurs antennes, supprimant leur connexion avec les drisses et les appareils, sous la surveillance des autorités maritimes qui procéderont immédiatement à l'apposition de leurs sceaux et timbres sur les portes, fenêtres, claires-voies et autres voies d'accès au local dans lequel sont placés ces appareils (article 2). Si le séjour dans un port dure plus de 4 jours, tous les navires chiliens ou étrangers devront démonter leurs antennes qui seront gardées dans le même local où se trouvent les appareils de stations de T.S.F. (article 3).

Une réglementation aussi sévère s'imposait donc à cause de l'importance du trafic préluant à la rencontre de l'escadre des croiseurs et de la flotte anglaise de l'Amiral CRADOCK, à Coronel, le 1^{er} novembre. Les ports chiliens servaient de point d'appui à toute une pléiade de navires auxiliaires, cargos, charbonniers, utilisés surtout par l'escadre VON SPEE et qui recevait approvisionnements et renseignements. « Ainsi, l'arrivée d'un petit croiseur anglais en rade de Coronel, ayant été connue dans la soirée du 30 octobre à Valparaiso, la nouvelle en fut confiée au vapeur *Gottingen*, qui était entré l'après-midi dans le port, après avoir quitté l'escadre des croiseurs. Il appareilla aussitôt, et sortit du port pour lui communiquer ce renseignement extrêmement important qu'il envoya par T.S.F. au *Scharnhorst* » (36). Respectant donc l'interdiction chilienne, le *Gottingen* gagna la haute mer pour envoyer son message. Dans l'ensemble, la réglementation du Chili paraît avoir produit d'heureux résultats, bien que les autorités maritimes du pays aient eu des difficultés à exercer leur surveillance en tout lieu, avec des moyens assez puissants pour la faire respecter (37).

(36) Kleikamp. *Marine Rundschau*, 1906, p. 18 et s.

(37) Allusion à la destruction du *Dresden* à l'île Juan Fernandez, en 1915, par une escadre britannique, le Chili n'ayant pas pu mettre en œuvre les moyens adéquats pour imposer l'internement.

c) *République Argentine.*

Les règles concernant la radiotélégraphie présentent ici cette particularité, qu'elles s'adressent aux navires belligérants et aux navires nationaux, à l'exclusion des navires neutres étrangers. Ceci s'explique par des circonstances particulières qui amenèrent le gouvernement argentin à exercer une censure sévère sur un certain nombre de navires battant pavillon de la République.

En ce qui concerne les navires belligérants dans les eaux territoriales, deux décrets successifs leur interdisent d'utiliser leur T.S.F. sauf en cas de nécessité pour appeler au secours ou répondre à des demandes d'assistance (19 août 1914), et les oblige à conserver leur pôle radiotélégraphique baissé et leurs stations fermées (décret du 2 octobre) (38).

Plus intéressante, parce qu'elle fut imposée par des événements spéciaux, est la législation applicable aux navires argentins (39).

Les autorités maritimes s'aperçurent que le steamer argentin *Président Quintana*, alors en mer sur la Costa Sur, possédait à bord deux opérateurs de radio de nationalité allemande qui ne figuraient pas au rôle d'équipage et des passagers. Embarqués néanmoins, le Commandant du navire leur avait laissé le contrôle entier et permanent de la station de T.S.F. du bord ; car l'opérateur argentin, inscrit comme tel sur la liste de l'équipage, était en fait incapable d'en prendre charge. Ces opérateurs allemands avaient été fournis par la *Companie Alemana Telefunken* qui avait équipé les navires de la *Compania de Navegacion*.

Sur le steamer *Cabo Corientes*, d'autre part, l'appareil avait été déménagé de la chambre de radio et bien que le personnel prétendait que les dites pièces avaient été envoyées en Allemagne pour y recevoir des réparations, les

(38) N.W.C., 1917, p. 24.

(39) N.W.C., 1917, p. 27 et s.

agents du Gouvernement pensaient que l'appareil pouvait servir en dehors, pour l'installation d'un outillage de transmissions clandestines.

On remarquait que ces vapeurs, tout en étant argentins, appartiennent en fait à une Compagnie dont le capitaine a été souscrit en dehors, dont le Conseil d'Administration réside en Allemagne, et que certains sont commandés par les capitaines, qui, bien qu'ayant acquis la nationalité argentine, n'en sont pas moins restés citoyens de ce pays belligérant (40).

Ces faits vérifiaient des soupçons fondés tendant à faire admettre que des navires battant pavillon argentin utilisaient leurs stations de bord pour coopérer avec les navires belligérants croisant dans les eaux de l'Atlantique Sud. Afin d'éviter que de tels agissements compromettent la sincérité et l'impartialité du gouvernement argentin, le Président fut amené le 8 décembre à publier des *Ordres généraux relatifs à la radiotélégraphie* (41).

Comme il était évidemment impossible de supprimer complètement ce service sur les navires puisqu'il est prescrit pour la sécurité des équipages et des passagers, le décret se borne à établir un contrôle : les stations de bord des navires argentins seront fermées sur la rivière La Plata, et elles ne pourront y être ouvertes sans la présence d'un employé habilité par la préfecture générale des ports. Sur tout pour éviter le renouvellement des faits constatés sur le *Président Quintana*, tous les opérateurs de radio devront être de nationalité argentine et présenter à l'arrivée dans un port un rapport accompagné d'une copie assermentée des télégrammes envoyés ou reçus. Des sanctions sont prévues, tel que le retrait du brevet du capitaine et même l'interdiction du pavillon national. « Au cas où le Ministre de la Marine le jugerait opportun, il placera sur le navire marchand un officier de marine comme inspecteur, qui restera à bord pendant la durée du voyage, y étant logé et nourri aux frais de la Compagnie. »

(40) Effet de la loi Delbruck.

(41) N.W.C., 1917, p. 28-29.

Un décret intervenu le 9 septembre 1915 (42) ne fit guère que reproduire les termes généraux du 8 décembre précédent, en obligeant toujours les navires argentins à avoir leur station de bord fermée dans les ports sauf lorsqu'ils mouillent sur les points de la côte où n'existent pas de stations télégraphiques nationales.

§ III. — Règles de La Haye de 1923

Instruits par l'expérience de la guerre qui montrait combien la *Convention XIII* était incomplète, les experts estimèrent nécessaire de mettre les règles du droit international en conformité avec la pratique. D'ailleurs, la législation d'un grand nombre de puissances, notamment les puissances représentées à la Commission, prévoyait déjà l'interdiction d'employer les installations radiotélégraphiques à bord des navires dans leur juridiction. Aussi, l'article 5 des règles pour le contrôle de la radiotélégraphie en temps de guerre maintient-il ce régime et le rend même obligatoire pour toutes les stations mobiles belligérantes.

« Les stations mobiles belligérantes de radiotélégraphie sont tenues, lorsqu'elles se trouvent en juridiction neutre, de s'abstenir de tout emploi de leurs appareils de radiotélégraphie. Les gouvernements neutres sont tenus de se servir des moyens dont ils disposent pour empêcher cet emploi » (43).

Nous retrouvons ici une fusion des articles 5 et 25 de la *Convention XIII*. Sans cette équivoque qui pourrait faire croire que les installations fixes seules étaient prohibées. L'article 5 des règles de 1923 énonce le devoir de l'Etat neutre et celui de l'Etat belligérant de respecter la neutralité de celui-là : « S'il arrivait que l'Etat neutre tolérât l'usage par les bâtiments belligérants de leurs appareils télégraphiques dans ses eaux, ces bâtiments ne seraient plus tenus de s'en abstenir » (44).

(42) N.W.C., 1917, p. 34.

(43) Guerre aérienne, p. 235.

(44) Basdevant, Conférences à l'Ecole de guerre navale, 1935.

Normalement donc, la puissance neutre interdira le fonctionnement des installations mobiles de T.S.F. dans ses eaux juridictionnelles aux navires belligérants ; à cet égard, l'article 3 des *Instructions de 1934* prescrit à nos bâtiments militaires « de se conformer aux règles édictées par la puissance neutre, quant à ses eaux territoriales ou intérieures, notamment en ce qui concerne l'usage de la T.S.F. »

A P P E N D I C E S

1. — *Prise amenée dans un port neutre*

Le droit international reconnaît que les prises opérées par des navires belligérants sont généralement admises dans les ports neutres, en cas de détresse, mais que celle-ci doit être raisonnablement de nature à mettre le navire en péril.

Le principe en est posé dans l'article 21 de la Convention XIII : « Une prise ne peut être amenée dans un port neutre que pour cause d'innavigabilité, de mauvais état de la mer, de manque de combustible ou de provision. Elle doit repartir aussitôt que la cause qui en a justifié l'entrée a cessé. »

Or, voici la situation spéciale que le *Naval War College* des Etats-Unis a mise à l'étude (45) :

Un navire de commerce de l'Etat Y, le *East Wind*, est capturé par un croiseur de l'Etat X, qui fait monter à bord un équipage de prise. L'appareil de radio du vapeur étant avarié, il entre dans un port neutre. Les autorités du port internent l'équipage de prise et relâchent le *East Wind*. L'Etat X proteste.

Il s'agit de savoir si le seul fait d'avoir son installation de T.S.F. avariée constitue le navire en détresse, et l'auto

(45) *Naval War College*, 1929, p. 126.

rise à relâcher, en qualité de prise maritime, dans un port neutre.

A juste raison, le *Naval war College* considère la protestation de l'Etat X comme injustifié : l'équipage de prise du *East Wind* ne peut en effet, pour un simple accident de radio, invoquer l'innavigabilité, et la détresse qui seule l'eût autorisé à conserver son emprise sur le vapeur dans la juridiction neutre. Bien des générations de marins ont navigué sans connaître la T.S.F., l'Etat neutre a donc non seulement le droit mais le devoir de relâcher le *East Wind*.

2. — *Contrôle par les belligérants dans leurs ports et eaux territoriales*

Alors que les Etats neutres se sont intéressés au régime de la radiotélégraphie dans leurs ports pour sauvegarder leur neutralité, les Etats belligérants, afin d'éviter toute action pouvant leur causer préjudice, et réduire au minimum toute possibilité d'assistance hostile, ont, dès les débuts du conflit, pris des mesures de surveillance sur les bâtiments neutres, et même alliés ou nationaux, dans leurs eaux juridictionnelles.

C'est ainsi que l'*Amirauté* prend le 3 août 1914 une série de règles concernant la prohibition de l'emploi de la T.S.F. par les navires marchands dans les eaux territoriales du Royaume Uni et des îles de la Manche (46). Le respect de cette défense est assuré par des mesures sévères : « Le fil aérien ou l'antenne sera aussitôt abaissé, séparé des mâts de la chambre d'opérations et ne pourra être réinstallé tant que le navire demeurera dans les eaux territoriales britanniques », et des sanctions personnelles contre les capitaines des navires coupables sont édictées, ainsi que la confiscation des appareils de ces navires. Les bâtiments dont l'*Amirauté* est propriétaire ne sont pas soumis à ces règles.

En France, un arrêté du Ministre de la Marine, M. Victor AUGAGNEUR (47), prescrit des mesures tout à fait ana-

(46) N.W.C., 1918, p. 96 ; Fauchile, Docl. II, p. 302.

(47) Arrêté relatif à l'emploi de la T.S.F., 15 août 1914 ; *Journal Officiel*, 16 août 1914, p. 7457.

logues, exemptant cependant en plus des bâtiments de la marine nationale, certains navires étrangers, anglais notamment, effectuant des transports spéciaux et munis à cet effet d'une licence (article 4).

A leur tour, *les Etats-Unis* devenus belligérants sou-mirent les armateurs et affréteurs neutres, leurs bâtiments et leurs équipages, à l'autorité pleine et entière du « *Bureau de Contrôle des Actions Commerciales* », notamment quant à l'emploi de la radiotélégraphie (48). Tous les appareils de T.S.F. durent être scellés et les capitaines furent rendus responsables de toute communication avec l'ennemi (49).

SECTION II

LA RADIODÉLÉGRAPHIE BELLIGÉANTE SUR LE TERRITOIRE NEUTRE

En dehors des eaux neutres, l'activité des belligérants peut chercher à se manifester jusque sur le territoire neutre : la transmission par l'intermédiaire des stations radiotélégraphiques établies à terre peut être aussi utile et souvent plus utile que le recours à une station mobile, et les belligérants seront tentés d'accéder aux émissions terrestres pour communiquer avec leur gouvernement ou leurs forces militaires ou navales.

Si cette question intéresse la guerre maritime, c'est que très souvent les renseignements diffusés d'un point du territoire neutre sont destinés à des navires de guerre, croi-

Fauchille, Doc. I, p. 87.

(48) Merighnac et Lemonon, op. cit., 2, p. 518.

(49) Règles générales des Etats-Unis, 1^{er} février 1918 ; N.W.C., 1918. p. 202.

sant dans le voisinage des côtes. Ou bien ceux-ci ne peuvent être en relation directe avec les stations de leur pays trop éloigné et réclament ainsi un relai chez les neutres, ou bien ils trouvent justement chez les neutres des complicités pour les avertir des positions ennemies, et de toutes les circonstances pouvant influencer la bonne marche de leurs opérations. « Il est donc particulièrement important dans le cas de la T.S.F., qui donne la possibilité de communiquer avec les navires en mer, d'interdire à toute station étant ostensiblement neutre d'être en réalité sous le contrôle d'un belligérant, ou de travailler principalement à son profit » (1).

Après avoir examiné le précédent fourni par la guerre russo-japonaise et la réglementation internationale de La Haye, nous passerons à l'étude des litiges soulevés pendant la guerre à propos de certaines stations neutres au service des belligérants, pour conclure avec les formules élaborées en 1923 par la *Commission des Juristes*.

§ I. — *La guerre russo-japonaise et la cinquième Convention de La Haye*

Si la Russie protestait contre l'utilisation du moyen moderne et récent de transmission qu'était la radio en 1904, lorsqu'elle pouvait être susceptible de lui causer préjudice, elle ne se faisait pas faute de l'employer pour maintenir des communications compromises. Dès que Port-Arthur fut investi par les troupes japonaises et bloqué par mer, la T.S.F. restait le seul procédé capable de conserver la liaison avec la place assiégée. Aussi, en juin 1904, les Russes installèrent-ils dans leur Consulat de *Tche-Fou*, ville située en territoire chinois, une station radiotélégraphique qui recevait les messages de Port-Arthur et les communiquait ensuite au Gouvernement de Saint-Pétersbourg (2).

(1) Hall. *The law of Naval warfare*, p. 145.

(2) Nagao Ariga, *op. cit.*, p. 297.

Or, si une place bloquée doit pouvoir communiquer avec les neutres, ceux-ci ne doivent pas transmettre les dépêches ainsi reçues au Gouvernement du point bloqué.

Cette immixtion légitime de la part du belligérant opposé l'interruption des communications et même des représailles (3). Le principe en fut établi en 1870 quand la France se vit refuser, par le Royaume-Uni, la permission de poser un câble vers Dunkerque, alors séparé du reste de la France par l'occupation prussienne, en le relayant sur la côte anglaise. De même en 1898, l'Angleterre n'autorisa pas l'atterrissement à Hong-Kong d'un câble américain en provenance de Manille, lors de la guerre hispano-américaine (4).

Il semble en effet que l'on peut, pour la question nouvelle des messages sans fil, raisonner par analogie avec ceux qui sont envoyés par câbles sous-marins (5). Le premier principe est que les belligérants ont le droit d'empêcher l'envoi par leurs ennemis de messages relatifs à la guerre en se servant de moyens de communications semi-neutres ; ils disposent à cet effet de la sanction qui consiste à détruire le câble au fond de l'océan (6). La nature de la T.S.F. exclut l'application de ce principe ; mais un deuxième principe considère comme une violation de neutralité le fait de donner à un belligérant des facilités pour communiquer par le territoire neutre avec ses forces militaires ou navales. Les autorités chinoises attendirent jusqu'en août avant de « s'éveiller aux obligations de la neutralité » : ils démolirent alors la station, sur les instances et les réclamations du gouvernement japonais (7).

Dans sa session de Gand, l'*Institut de Droit Interna-*

(3) Voir Lorentz. En guise de représailles, les Nippons saisirent dans le port de Tche-Fou, qu'ils considérèrent comme un port ennemi, le contre-torpilleur russe *Rechinety*. 12 août 1904.

(4) Wheaton, op. cit., p. 933.

(5) *Infra*, p. 104.

(6) Lawrence. *War and neutrality in the far east*, p. 218.

(7) Les Russes établirent une deuxième station de T.S.F. à *Tchin-Chan-Tsai*, mise en œuvre par un ingénieur français.

tional, encore sous l'impression des événements d'Extrême-Orient, rédigea un texte en dix articles dont plusieurs y faisaient allusion. L'article 9 vise à empêcher à l'avenir une si flagrante violation de neutralité : « L'Etat neutre a le droit et le devoir de fermer ou de prendre sous son administration l'établissement d'un Etat belligérant qu'il avait autorisé à fonctionner sur son territoire » (8).

Mais l'Institut, toujours hostile à l'extension de la responsabilité des Etats neutres, n'alla pas jusqu'à imposer « le contrôle des établissements appartenant à des Compagnies ou à des particuliers, quelque soit leur nationalité, à l'effet d'empêcher que des dépêches de caractère hostile ne soient adressées à l'un des belligérants » (9).

Sur la question du contrôle des émissions radioélectriques par les neutres, la *Convention V concernant les droits et les devoirs des personnes et des puissances neutres en cas de guerre sur terre* consacra plusieurs articles. Le régime établi, assez timide, n'est pas plus restrictif des droits des neutres que le projet de l'Institut de droit international, et la seule prohibition qu'il édicte est contenue dans l'article 3 :

« Il est également interdit aux belligérants : a) d'installer sur le territoire d'une puissance neutre une station radioélectrique ou tout autre appareil destiné à servir de moyen de communication avec des forces belligérantes sur terre ou sur mer.

b) d'utiliser toute installation de ce genre établie par eux avant la guerre sur le territoire de la puissance neutre dans un but exclusivement militaire, et qui n'a pas été ouverte au service de la correspondance publique. »

Et l'article 5 stipule que la puissance neutre ne doit tolérer sur son territoire aucun de ces actes.

Ceci était certes utile à dire, mais bien que cette hypothèse se soit rencontrée pendant la guerre russo-japonaise, il est assez rare, en réalité, de voir un belligérant posséder

(8) Annuaire de l'Institut de droit international, Tome XXI, page 329.

(9) Formule employée par Politis, Annuaire, Tome XXI, p. 324.

personnellement une station de T.S.F. en territoire neutre. L'interdiction a donc une faible portée pratique si elle n'est pas prescrite également pour les stations neutres. Or, en ce qui concerne ces derniers, l'article 8 laisse toute latitude : « Une puissance neutre n'est pas tenue d'interdire ou de restreindre l'usage par les belligérants des câbles télégraphiques et téléphoniques, des appareils de T.S.F. qui sont, soit sa propriété, soit celle de Compagnies ou de particuliers » (10).

Le rapport de la *Commission des Juristes* de 1923 remarque (11) qu'il n'y a pas contradiction formelle entre les articles 3 et 8.

Le premier vise l'installation par les belligérants sur le territoire d'un Etat neutre, ou l'usage d'une station installée par eux pendant la paix et sans être ouverte au public. L'article 8, d'autre part, se réfère à un appareil utilisé pour le service public et administré soit par un Etat neutre ou par une Compagnie ou par des particuliers.

Mais il y a néanmoins une sorte d'antithèse puisque l'article 8, par sa libéralité, détruit l'efficacité de l'article 3 : « Cette conception de l'article 8 est inspirée par le maintien du commerce privé, cause et fin de la neutralité, pour ce qui s'agit des stations possédées par des Compagnies ou des particuliers. Mais alors que l'article 7 (12) ne prévoit que le développement d'une activité privée, l'article 8 n'interdit même pas à l'Etat neutre de mettre à la disposition des belligérants les installations de télécommunications qui lui appartiennent en propre » (13).

Il y a néanmoins une restriction qui doit se sous-entendre dans l'article 8, et qui a été spécifiée dans le rapport de 1907 à la demande de la Délégation britannique :

(10) La Convention V de La Haye assimile ainsi câbles et radio-télégraphie.

(11) Wheaton, *op. cit.*, p. 933.

(12) Une puissance neutre n'est pas tenue d'empêcher l'exportation ou le transit pour le compte de l'un ou l'autre des belligérants d'armes, de munitions et en général de tout ce qui peut être utile à une armée ou à une flotte.

(13) Paul de La Pradelle, *Revue Internationale de la radioélectricité*, 1935, p. 32.

cette liberté de l'Etat neutre n'implique pas la faculté d'en permettre l'usage pour prêter une assistance manifeste à l'un des belligérants (14), telle que l'envoi d'informations aux navires de guerre belligérants sur les mouvements des bâtiments adverses. « Mais comme il est vraisemblable de supposer que les dépêches ainsi envoyées auront le plus souvent l'allure de dépêches privées adressées à tel individu réel ou supposé embarqué sur un des navires de l'escadre, ou inversement, le belligérant qui se prétend lésé devra, au préalable, faire la preuve que ces dépêches ont effectivement un caractère hostile ; or, dans bien des cas, il ne le pourra pas, et il ne lui restera en conséquence d'autres ressources que de tenter de surprendre le secret des messages échangés, ou d'essayer de contrarier les communications illicites par l'émission continue d'ondes hertziennes très fortes (15).

L'article 8 a ainsi consacré un usage antérieurement admis (16) : « Lorsqu'un navire de guerre belligérant se trouvait dans un port neutre et que son gouvernement devait lui faire parvenir une nouvelle qui vraisemblablement se référait à la guerre, on hésitait beaucoup à mettre la télégraphie neutre à la disposition du belligérant, mais on employait un procédé détourné : les belligérants doivent conserver la liberté de leurs communications avec les agents qu'ils peuvent avoir dans les pays neutres, par exemple avec leurs consuls ; si le belligérant avait un consul dans le port où se trouvait momentanément un des navires de sa flotte, il pouvait télégraphier à son consul en langage chiffré, et le consul portait la dépêche au commandant du navire. A défaut du consul on se servait d'un particulier. »

Dans la rédaction suivante : « Toutes mesures restrictives ou prohibitives prises par une puissance neutre à l'égard des matières visées par les articles 7 et 8 devront être uniformément appliquées par elles aux belligérants. La puissance neutre veillera au respect de la même obli-

(14) Actes et documents de la 2^e Conf. de La Haye, III, p. 56.

(15) Vercken, op. cit., p. 173.

(16) Fauchille, D.I.P., Tome II, p. 751.

gation par les Compagnies ou particuliers propriétaires... des appareils de T.S.F. », l'article 9 autorise le gouvernement neutre à empêcher un tel usage ou imposer des restrictions comme le refus des messages chiffrés ou la censure des messages destinés aux belligérants. Seulement, dès l'instant qu'il se décide à prendre de telles mesures, il doit les appliquer avec la même impartialité aux deux parties, et surveiller que la même justice soit observée par les personnes privées ou les Compagnies propriétaires.

Tel était le système conçu par la Conférence Internationale de 1907. Tout comme les dispositions concernant les opérations des navires belligérants dans les eaux juridictionnelles neutres (17), il ne supporta pas l'épreuve du conflit mondial qui éclata en 1914 ; et c'est aux difficultés suscitées alors par le problème des stations radiotélégraphiques neutres que nous allons maintenant nous consacrer.

§ II. — *Contrôle des stations radiotélégraphiques neutres pendant la grande guerre*

Dès le début des hostilités, toutes les communications internationales de l'Allemagne étaient coupées, si bien que pour arriver à la connaissance du monde, l'opinion allemande devait passer par le canal des neutres. « Le poste de T.S.F. de *Nauen* en effet ne pouvait pas encore franchir la distance qui le séparait des Etats-Unis de l'Amérique latine et de l'Orient » (18). On ne doit donc pas s'étonner que pour maintenir les contacts aussi bien avec ses possessions lointaines qu'avec ses escadres ou ses navires disséminés sur les océans, l'Allemagne ait essayé de trouver en territoire neutre des bases de renseignements grâce aux stations radiotélégraphiques. On peut ainsi enregistrer, sur-

(17) Voir article 5 Convention XIII, *Supra* p. 72.

(18) O. Butter. *Presse et relations internationales*. Cours de l'Académie de Droit International, 1933, III, p. 278.

tout en 1914, des violations certaines de la neutralité des Etats neutres que ceux-ci réprimèrent dans l'ensemble avec vigueur, en s'imposant des mesures dépassant les obligations contractées par eux en 1907. Après avoir passé en revue quelques cas isolés, nous trouvons une explication de cette politique dans les controverses et réglementations intervenues aux Etats-Unis et en Colombie.

1. — De quelques violations de neutralité
au moyen des stations radiotélégraphiques neutres

Elles ont trait pour la plupart aux opérations de renseignements effectuées en Amérique du Sud pour le compte de l'escadre de l'Amiral Von SPEE, dont la route vers les côtes du Chili et dans le détroit de Magellan fut marqué d'une grande activité dans le domaine des ondes. Avant d'atteindre les rivages sud-américains où elle s'était fait précéder par le *Leipzig*, le gros de l'escadre allemande profita des renseignements relatifs aux forces navales ennemies et transmis par les stations péruviennes, sous l'apparence anodine de télégrammes au sens conventionnel et arrêté d'avance (19).

Le Chili aussitôt se prémunit contre les risques d'indiscrétion de cette nature, en prenant le 13 novembre 1914 une *circulaire* (20) qui interdisait aux stations télégraphiques du pays de transmettre des télégrammes en langage conventionnel ou chiffré, n'autorisant que ceux en langage clair rédigés en espagnol, allemand, français, anglais, italien ou portugais et ne faisant aucune allusion aux opérations navales.

(19) Kleikamp, *Marine Rundschau*, 1926, p. 18 et s. Exemple des possibilités de fraudes offertes par le langage conventionnel : en août 1918 fut découvert à Dakar un procédé consistant dans l'emploi de mandats télégraphiques dont les chiffres qui composaient la somme ainsi envoyée avaient une signification particulière, telle que le départ d'un navire, sa destination, son chargement.

(20) Fauchille, *Doc. I*, p. 351 et s. ; Alvarez, *op. cit.*, p. 170 ; N.W.C., 1916, p. 24

Un décret du gouvernement du Chili en date du 30 décembre 1914 renforça la circulaire en prescrivant le démontage des appareils de T.S.F. dont l'installation n'aurait pas été dûment autorisée. Après la bataille des Falkland, tombeau de l'escadre allemande, le trafic sans fil se ralentit beaucoup, et le Chili put adoucir la rigueur de ses mesures, qui avaient d'autre part suscitées les protestations des commerçants neutres : par le décret du 25 janvier 1915, le gouvernement chilien autorisait les communications télégraphiques particulières à destination de pays neutres, en langage conventionnel ou chiffré. Celles qui étaient destinées aux pays belligérants ne pouvaient être rédigées que dans certains chiffres autorisés (21). Les renseignements relatifs à la situation, au mouvement ou aux opérations des navires de guerre ou de commerce des nations belligérantes ne pourront être transmis : Seuls les agents des compagnies de vapeurs ou de maisons de commerce pourront transmettre des communications télégraphiques chiffrées ou en langage conventionnel dans le pays ou avec les pays neutres, sur les mouvements des vapeurs ou des navires marchands. Le Chili se conforme ainsi aux principes dégagés à La Haye et condensés dans l'article 9 de la Convention V, qui autorise les puissances neutres à prendre des mesures restrictives ou prohibitives.

Pour faire parvenir des nouvelles concernant sa situation assez critique, l'escadre des croiseurs trouva l'intermédiaire nécessaire en *Uruguay*. Le fait suivant nous est rapporté par l'auteur suédois N. VON KOCH : « La station de T.S.F. de la Plata, en Argentine, capta à la fin de novembre ou au début de décembre 1914 tous les jours des signaux d'appel destinés aux croiseurs de bataille allemands *Seydlitz*, *Moltke* et *Von der Tann*, qui étaient lancés par la station de T.S.F. neutre de *Montevideo*. C'est alors que commença à circuler le bruit que les Allemands avaient l'intention de faire sortir ces croiseurs de bataille pour porter un coup contre le commerce ennemi dans l'Océan

(21) Tels que les clés ABC 5^e édition ; Scotts code 10^e édition ; Bent Lèys complete phrase code ; Western Union Code ; Liebers Code.

Atlantique, doter l'escadre VON SPEE de nouvelles munitions et l'aider enfin à se frayer un chemin jusqu'en Allemagne. Bien que les Anglais aient su que les croiseurs de bataille allemands se trouvaient encore en mer du Nord, ces bruits contribuèrent certainement à leur faire envoyer leurs propres croiseurs de bataille contre le comte VON SPEE. Ceci aboutit à la destruction rapide de l'escadre de ce dernier en faveur duquel l'Allemagne élaborait une expédition de secours » (22). Il établit ainsi la violation de la neutralité de l'Uruguay dont la législation par ailleurs si restrictive doit nous induire à penser que cette puissance fut en l'occurrence prise involontairement en défaut.

Au sujet de l'Espagne, qui fut durant toute la guerre le siège d'une activité très importante des empires centraux surtout dans le domaine maritime, HALL nous rapporte cette atteinte à la neutralité :

« Aux îles Canaries, en août 1914, on trouva que les Consuls allemands et australiens se servaient d'une installation privée de T.S.F. pour envoyer des messages chiffrés. Un de ceux-ci fut entendu par le navire marchand anglais *Victorian* ; il était destiné au croiseur léger allemand *Karlsruhe* qui en accusa réception. Des représentations alors faites au gouvernement espagnol, il en résulta l'interdiction des chiffres. Au début, le gouvernement espagnol avait refusé de prendre aucune décision du fait que les belligérants avaient les mêmes facilités, et qu'il n'y avait pas d'acte hostile à laisser passer de tels messages. Mais il était évident qu'une complète liberté comme celle-ci profite en général exclusivement à l'un des belligérants » (23). En effet, les Alliés disposaient pour leurs transmissions de nombreux câbles que les Allemands n'étaient pas parvenus à couper et des réseaux étendus de stations radiotélégraphiques dans leurs divers empires co-

(22) N. Von Koch. Die Verwendung der Funktelegraphie während des Weltkrieges, besonders vom seestrategischen Standpunkt, mars 1925 (Marine Rundschau).

(23) J.A. Hall, op. cit., p. 146.

loniaux. Seuls, les empires coloniaux étaient intéressés à l'utilisation des stations de T.S.F. neutres pour des buts exclusivement militaires. Or, nous avons vu que l'article 8, malgré sa rédaction large, laisse subsister le devoir pour le neutre d'empêcher tout acte d'hostilité sur son territoire. La seule méthode à cet effet est de n'autoriser que les messages clairs et les codes reconnus, et de les censurer.

2. — Politique des Etats-Unis

Les Allemands comptaient pour le maintien de leurs communications avec l'Amérique sur deux stations privées qui semblent avoir été leur propriété, les stations de *Tuckerton*, dans le New-Jersey, et de *Sayville*, dans Long Island. Au début leurs propriétaires furent autorisés à rester en possession et leurs agents continuèrent l'exploitation sous le contrôle des censeurs du Gouvernement. Mais ces stations étaient capables de communiquer avec Berlin et avec les navires de guerre allemands en mer : cet usage fut dénoncé par la Grande-Bretagne, et le 5 août 1914 un ordre exécutif du Président WILSON (24) posait le principe de l'interdiction des messages contraires à la neutralité (Un-neutral messages).

Le bruit persistant à courir que la station de *Tuckerton* servait aux Allemands pour des usages militaires et navals, le Président WILSON s'en émut, et le 16 août plaça cette station sous le contrôle direct du Gouvernement américain : les messages devaient être transmis en clair, sauf les messages officiels des gouvernements belligérants qui restaient transmissibles par chiffres diplomatiques (25).

Pour ces messages, comme les câbles sous-marins étaient sous le contrôle exclusif des Alliés, le Secrétaire d'Etat essaya de dresser un *plan*, qui mettrait les commu-

(24) Fauchille, Doc. I, p. 263.

(25) Alphaud, op. cit., p. 46.

nications des deux belligérants sur le même pied et leur proposa l'alternative suivante (26) :

a) Les belligérants peuvent envoyer et recevoir par *Sayville* et *Tuckerton* des messages de sans fil en code ou en chiffre. Les censeurs américains, et eux seuls, reçoivent les codes et chiffres employés afin d'être en mesure de voir si la neutralité des Etats-Unis n'est pas violée.

b) L'Allemagne pourra se servir des câbles anglais ou français.

La réponse française à cette suggestion date du 12 août et fait remarquer que la distinction au désavantage de l'Allemagne est simplement apparente, car elle résulte d'un acte de guerre légitime, à savoir la rupture de ses câbles par ses ennemis. C'est dans l'ordre des choses que le belligérant qui n'a pas été capable de se protéger lui-même doive en porter seul les conséquences sans qu'il soit du devoir de la puissance neutre de rétablir entre les belligérants un équilibre qui a été détruit par un acte de guerre légitime.

La réponse anglaise du 14 août (27) fait les mêmes remarques, insistant aussi sur la différence qui existe entre le procédé de transmission par câble sous-marin et par T.S.F. : « un message par câble ne peut atteindre un navire de guerre ; une information concernant les mouvements des navires et transmise par ce moyen met de nombreuses heures pour atteindre sa destination. Quand elle y arrive, c'est en provenance du territoire belligérant (à la suite de relais en Europe qui prennent encore du temps dans cette matière d'importance vitale) et non en provenance du territoire neutre. Une information radiodiffusée, par contre, envoyée par les stations de *Sayville* et de *Tuckerton* n'est pas seulement directe mais immédiate dans sa transmission aux navires de commerce et aux navires de guerre. »

En ce qui concerne cependant le choix à faire entre

(26) N.W.C., 1919, p. 145.

(27) Signée Colville Barclay, N.W.C., 1929, p. 147.

les deux solutions proposées par le Secrétaire d'Etat américain, une lettre postérieure (28) adopte la première ; à savoir que les stations de *Sayville* et de *Tuckerton* soient ouvertes à la transmission de correspondances télégraphiques entre les gouvernements belligérants et leurs ambassades, sous la stricte censure des autorités des Etats-Unis : « Il est de la plus haute importance que le censeur paraphrase tous les messages des gouvernements belligérants et de leurs ambassades afin d'éviter, si possible, la transmission de nouvelles interdites au moyen d'un signe convenu... L'adoption de ce système n'empêche pas l'emploi de préférence du câble pour la correspondance entre le Département d'Etat et l'Ambassade de Sa Majesté à condition qu'elle soit soumise à la même censure. »

Mais M. DERNBURG, envoyé le 24 août par le Gouvernement allemand pour organiser l'espionnage aux Etats-Unis, non content d'utiliser le chiffre diplomatique de son ambassadeur, le comte BERNSTORFF, réussit par un coup d'audace à passer entre les mailles de la censure américaine (29). Après des essais en Floride, dans l'Etat de Washington et du Maine, il résolut de créer en face de New-York dans Long Island une station de premier ordre en utilisant celle de *Sayville* qu'il transforma.

Dans le plus grand secret, il en triple la puissance qui atteint 100 kilowatts, il installe des pylones, des dynamos, des antennes de fabrication allemande et importés du port de Rotterdam. « M. DERNBURG et l'Ambassadeur d'Allemagne à Washington purent ainsi, au nez et à la barbe du gouvernement américain, communiquer quotidiennement avec Berlin des 16 et des 24 heures durant. » Pendant 8 mois, la station de *Sayville* fonctionna, au seul profit des Allemands (30), car ce fut seulement le 8 juillet 1915, qu'à la suite des déoléances incessantes de M. DEL-

(28) N.W.C., 1929, p. 143-144.

(29) Alphaud, op. cit., p. 50.

(30) En dehors de leur intérêt propre, les Allemands s'en servirent aussi pour brouiller les émissions ennemies.

CASSÉ, elle fut placée sous le contrôle du gouvernement des Etats-Unis avec des censeurs et opérateurs exclusivement américains.

Ce n'est pourtant pas faute de la part du gouvernement américain d'avoir pris les mesures nécessaires : par un décret du 5 septembre 1914, par des *Instructions* établies en fin septembre et auxquels le Département de la Marine substitua le 7 novembre des règles précises et sévères, le contrôle et la censure des stations radiotélégraphiques étaient prévus dans les détails : en particulier aucun radiogramme ne pouvait être transmis d'aucune station sous la juridiction des Etats-Unis à aucun navire d'une nation belligérante et qui indiquait d'une manière quelconque la position ou les mouvements probables de navires belligérants (31).

A côté de la censure sévère qui frappait ainsi les communications sans fil, la liberté fut reconnue aux *communications par câbles*. Le Secrétaire d'Etat BRYAN fut amené, devant les plaintes et récriminations des sympathisants allemands, dont se fit l'écho dans une lettre M. William STONE, le Président de la Commission du Sénat des Affaires étrangères, à donner les raisons qui militent en faveur d'un traitement différent (32).

Il reprend, dans sa réponse au sénateur STONE, en date du 20 janvier 1915, les mêmes arguments que ceux développés dans les réponses françaises et anglaises que nous avons sommairement analysées (33).

(31) N.W.C., 1929, p. 142.

(32) Les Allemands se plaignirent amèrement de la censure. En voici un témoignage tiré des Mémoires de Von Tirpitz (p. 411) : « Il était indispensable de prendre nous-mêmes l'offensive contre l'Amérique par une vigoureuse campagne de notes, protestant contre ses manquements à la neutralité... contre le traitement défavorable de l'Allemagne au point de vue de la T.S.F. »

(33) Supra p. 101. Les termes de la lettre de Bryan à Stone seront eux-mêmes repris dans une lettre du 18 août 1916 adressée par M. Polk, le Conseiller du Département d'Etat, au représentant John J. Fitzgerald.

« Les communications par T.S.F. ne peuvent pas être interrompues par un belligérant. Avec les câbles sous-marins, il en est autrement. Si la réception d'informations par cette méthode est bien analogue aux transports de contrebande, le belligérant a la possibilité de couper les câbles ; et ils ne s'en firent pas faute, ainsi le câble allemand fut coupé près des Açores et un câble anglais aux îles Fanning. Dès l'instant qu'un câble est sujet aux attaques hostiles, la responsabilité tombe sur le belligérant et non sur le neutre d'empêcher les communications par ce moyen... Une raison plus importante, au point de vue du gouvernement neutre, est que les messages envoyés d'une station de T.S.F. située en territoire neutre peuvent être captés par les navires de guerre belligérants en haute mer. Si ces messages, en langage clair ou chiffré, indiquent les mouvements des navires publics ou privés ennemis, le territoire neutre devient une base d'opérations navales et le permettre serait essentiellement commettre un acte d'assistance hostile » (34). Ces raisons légitiment donc la censure des seuls messages radiotélégraphiques, puisque le câble est incapable de devenir un moyen de communication directe avec un navire en haute mer (35).

En présence de ces controverses, de ces difficultés, un auteur américain, M. FRANCIS COLT DE WOLF, du Department of State, est amené, dans un article de l'*American Journal of International Law*, à formuler diverses considérations susceptibles d'inspirer l'action possible des Etats-Unis dans une future guerre (36) :

(34) Diplomatic correspondence, July 1915, Vol. IX, p. 255 ; N.W.C., 1929, p. 10 ; For. rel. 1914, sup. p. 8.

(35) Bywater, op. cit., p. 186 : « Les Allemands seraient, paraît-il arrivés pendant la guerre à capter les messages envoyés par câble. Ils violèrent jusqu'au secret des câbles de l'Atlantique : bien que les câbles eux-mêmes ne puissent être coupés directement, on suppose que les sous-marins allemands disposèrent des fils parallèles aux câbles principaux sur le fond des océans, et purent ainsi lire des messages par induction. »

(36) Telecommunications and neutrality, A.J.I.L., 1936, p. 117.

a) Tous les opérateurs de radio, même les amateurs, devront être américains, et les stations la propriété d'Américains (37). « Ainsi la situation devant laquelle se trouverent les Etats-Unis en 1914, due aux faits que les principales stations de *Sayville* et de *Tuckerton* avaient été construites et étaient apparemment possédées par des intérêts allemands, ne se reproduira plus. »

b) Un système similaire à celui de 1914 interdira l'envoi de messages en code ou qui portent la trace d'une assistance hostile : la *Commission Fédérale des Communications* serait d'ailleurs en mesure par des tournées d'inspection, et le contrôle effectué par ses « *monitoring stations* », de s'assurer que les règlements sont fidèlement observés.

c) Le degré de restriction et de censure serait susceptible de varier selon l'importance du conflit. Si le contrôle est particulièrement nécessaire en cas d'hostilités maritimes dont le champ d'opérations n'est pas éloigné des côtes américaines, il pourra être plus restreint, lors d'un conflit localisé et lointain.

d) On doit aussi étudier la question de la censure, des télégraphes, téléphones et câbles sous-marins; mais, comme seule la radio permet des contacts faciles avec les navires en haute mer, il est peu probable que la nécessité s'impose de censurer les autres télécommunications, à moins que n'éclate un conflit aussi généralisé que le dernier.

Il serait, je crois, difficile de reprocher aux Alliés un usage des stations radiotélégraphiques neutres d'aussi grande envergure que celui auquel se livra l'Allemagne aux Etats-Unis. Nous avons vu, d'ailleurs, que, disposant des câbles et de la maîtrise de la mer, ils n'en avaient pas un aussi impérieux besoin. Néanmoins, il serait contraire à la vérité de les absoudre de toute violation de neutralité et le *Naval War College* nous relate (38) une de ces tenta-

(37) Sections 303 et 310 du Communications Act de 1934.

(38) N.W.C., 1929, p. 147; For Rel., 1915, sup. p. 881.

tives dont se rendit coupable le croiseur français DESCARTES dans le port de San Juan de Porto-Rico. La France fut mise au courant des faits par une lettre du 29 décembre 1915 adressée par Robert LANSING à notre Ambassadeur à Washington :

« La station de radio maritime des Etats-Unis à *San Juan* fut priée le 7 décembre par l'Officier du Consulat français de transmettre un message au *Descartes* qui patrouillait en dehors du port de San Juan. La transmission de ce message ayant été naturellement refusée, le remorqueur *Berwin* quitta le port, et se dirigea vers le croiseur auprès duquel il resta jusqu'à la nuit. L'officier soupçonne que le Consul français adopta ce procédé pour communiquer son message au croiseur français. »

Le Secrétaire d'Etat attire l'attention du gouvernement français sur ces faits, dans l'espoir que des instructions seront données aux navires français d'abandonner une telle pratique. Par l'établissement de la censure et du contrôle du gouvernement, les communications par la radio gouvernementale neutre avec des navires belligérants est normalement interdite, et les Etats-Unis ont pris des mesures pour que les croiseurs ne puissent ainsi utiliser les côtes américaines comme source d'informations pour les guider dans leurs opérations de guerre. De tels agissements transformeraient évidemment les côtes des Etats-Unis en base d'opérations navales.

3. — Colombie

Une Compagnie américaine, the *United Fruit Company*, possédait à *Santa Marta* et à *Carthagène* deux stations radiotélégraphiques qui étaient exploitées par des employés allemands. Les gouvernements français et anglais se plaignirent de ce qu'elles envoyaient des messages informant les Allemands de la position et des mouvements des navires de guerre britanniques. Ils demandèrent aux Etats-Unis d'user de leurs bons offices pour inciter la Colombie — et aussi l'Equateur — à observer plus stricte-

ment leurs obligations de neutres (39). En conséquence, les représentants diplomatiques et consulaires américains firent une enquête au cours de laquelle les gouvernements intéressés nièrent cette accusation.

D'ailleurs, la Colombie fit de gros efforts pour surveiller les deux stations mises en cause par le gouvernement britannique. Un décret du 1^{er} septembre 1914 (40) interdisait déjà des communications de caractère militaire, mais il était dépourvu d'efficacité, car la censure n'était pas organisée. Le gouvernement de Bogota se trouva dès lors devant de grandes difficultés pour recruter des experts capables de censurer les émissions radiotélégraphiques, dont le caractère de technicité requiert un long apprentissage. Il en vint d'abord à réduire les émissions autorisées à celles effectuées dans les langues espagnoles, françaises et anglaises, puis à suspendre le service de la station (41), jusqu'à l'intervention d'experts capables d'exercer la surveillance et la censure. Un expert professionnel fut alors mis à la tête de l'établissement.

Bien qu'il fut seul à recevoir ou à transmettre les radiotélégrammes, la Légation britannique demanda le renvoi des employés allemands ; le Gouvernement accéda encore à ces desiderata. Augmentant toujours ses prétentions, l'Angleterre, considérant comme suspects les mots clairs et les phrases qui peuvent être utilisés dans un sens conventionnel, réclame la fermeture de la station. La Légation britannique fit part d'autres craintes ; elle redoutait que des Allemands, cachés dans Uraba, y pouvaient utiliser clandestinement des stations occultes. Le Gouvernement fit des recherches à Carthagène, à Turbo et à Guibdo, et ne trouva qu'un navire abandonné *Oscar*, de la *Compania Bananera*, portant un appareil de T.S.F. hors d'usage (42).

Finalement, avec l'accord de l'envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de l'Empire Allemand, le D^r

(39) Garner. *International law and the world war*, p. 413.

(40) Fauchille, *Doc. I*, p. 372.

(41) Résolution additionnelle du 11 septembre 1914.

(42) *For. rel.*, 1914, sup. p. 689.

KRACKER VON SCHWARTZENFELDT, la Colombie ferma la station de Carthagène et prit des mesures pour la rendre inutilisable (43).

Quant à la station de *Santa Marta*, elle put continuer à fonctionner, sous le contrôle des autorités du pays, à condition de n'avoir dans ses employés aucun ressortissant belligérant (44).

§ III. — Règle de La Haye, 1923

Pour conclure sur le problème des stations de T.S.F. neutres, il faut se référer aux articles élaborés par la *Commission des Juristes* qui représentent le dernier état de la question et entérinent la pratique suivie par les neutres pendant la grande guerre. D'ailleurs, les *règles de La Haye* se montrent dans l'ensemble peu différentes de celles mises en vigueur 26 ans auparavant.

C'est ainsi que l'article 3 n'est qu'une adaptation des articles 3 et 5 de la Convention V :

« L'installation ou l'exploitation par une puissance belligérante ou par des personnes à son service de stations radiotélégraphiques dans une juridiction neutre constitue une violation de neutralité de la part de ce belligérant, aussi bien qu'un manquement à sa neutralité de la part de la puissance neutre qui permet l'installation ou l'exploitation de ces stations » (45).

Ce libellé montre particulièrement que la responsabilité de l'Etat neutre est engagée aussi bien que celle de la puissance belligérante dans le cas visé. Il doit user des moyens dont il dispose pour empêcher de tels actes « mais il n'est responsable que dans la mesure où il a omis d'apporter dans l'accomplissement de son devoir la diligence à laquelle il était tenu » (46).

(43) Résolution du 14 juillet 1915, N.W.C., 1932, p. 46.

(44) N.W.C., 1916, p. 46.

(45) La guerre aérienne, p. 234.

(46) Anzilotti, op. cit., p. 504.

Quant à l'usage des stations établies en juridiction neutre, les restrictions et prohibitions qu'en 1907 on considèrerait seulement comme facultatives et exceptionnelles, ont été la règle normale pendant la guerre, ainsi que nous l'avons vu dans différents pays. Et la *Commission des Juristes* de rendre cette pratique obligatoire en décidant qu'une puissance neutre doit interdire la transmission de messages d'une nature « non neutre » :

Article 4 : « Une puissance neutre n'est pas tenue de restreindre ou d'interdire l'usage des stations radiotélégraphiques qui sont situées dans sa juridiction sauf autant qu'il pourra être nécessaire pour empêcher la transmission d'informations destinées à un belligérant, concernant les forces militaires ou les opérations militaires, et sauf le cas prévu à l'article 5 (47). Toutes mesures restrictives ou prohibitives prises par une puissance neutre devront être uniformément appliquées par elle aux belligérants. »

Les experts ont ainsi exprimé clairement, ce que nous devons considérer comme sous-entendu dans l'article 8 de la Convention de 1907, à savoir que l'Etat neutre est tenu d'interdire l'assistance manifeste à l'un des belligérants. Pour le reste, il reste maître de sa réglementation, à charge seulement d'appliquer uniformément les mêmes restrictions aux deux adversaires. D'ailleurs l'article 4 ne rend pas nécessaire l'institution d'une censure en tous pays neutres, au cours de toute guerre. Le caractère du conflit et la situation du pays neutre peuvent la rendre superflue, par exemple lorsque les hostilités ne mettront en présence que deux puissances éloignées et quand l'activité de leurs forces navales est réduite.

*
**

Le problème des émissions radioélectriques dans la guerre sur mer oblige ainsi à rechercher un compromis entre les droits et intérêts en présence : ceux des Etats neutres et ceux des puissances belligérantes. Le devoir

(47) *Supra*, p. 87.

d'abstention et d'impartialité qui doit caractériser l'attitude des premiers impose un contrôle réciproque des diverses activités dans lesquelles ils sont engagés. En haute mer, nous avons vu s'engager le contrôle des belligérants sur les émissions de T.S.F. neutres par la répression de l'assistance hostile et la réglementation préventive de l'emploi des stations mobiles neutres. Sur le territoire neutre, que ce soit dans les eaux juridictionnelles, ou sur le territoire continental, nous avons étudié dans quelle mesure l'Etat neutre doit contrôler les émissions radioélectriques belligérantes.

En se pliant à ces restrictions, l'Etat neutre aura ainsi dégagé ses responsabilités et mérité le respect par les belligérants de la liberté de ses communications radiotélégraphiques ; liberté dont le principe a été posé solennellement dans l'article 1^{er} des *règles de La Haye* : « En temps de guerre, l'exploitation des stations radiotélégraphiques continue à être organisée autant que possible de manière à ne pas troubler le service d'autres stations radiotélégraphiques. »

DEUXIÈME PARTIE

LA RADIOTÉLÉGRAPHIE DANS LES RAPPORTS ENTRE BELLIGÉRANTS

Les rapports entre belligérants et neutres sont ainsi dominés par la liberté des communications radiotélégraphiques neutres, liberté qui, le cas échéant, peut entraîner des servitudes assez lourdes pour les belligérants, obligés dans leurs transmissions maritimes au respect des longueurs d'ondes du temps de paix. S'il existe, certes, de nombreuses restrictions à l'activité de la T.S.F. neutre dans la guerre maritime — nous les avons étudiées dans notre première partie — le principe demeure que les belligérants restent engagés par les actes issus des conventions internationales.

Mais, alors qu'il commence par établir la règle que les neutres conservent leurs droits, l'article 3 des règles de La Haye de 1907 estime utile de finir en indiquant que les belligérants dans leurs rapports mutuels ne sont pas soumis à l'obligation de respecter les émissions radioélectriques de leurs adversaires : « ... Cette disposition ne s'applique pas aux stations radiotélégraphiques de l'ennemi » (1).

L'état de guerre est en effet incompatible avec le maintien des relations normales du temps de paix entre belligérants. La radio, entre leurs mains, reniera ses emplois pacifiques, pour participer directement à la conduite de la

(1) La guerre aérienne, p. 234.

guerre en tant que procédé le plus moderne, et le plus perfectionné de transmission.

Dès l'instant que deux volontés s'affrontent dans leur recherche de domination, tous les moyens mis en œuvre par la technique et ses réalisations pratiques sont bons à employer : La radio est de ceux-là, c'est dans son rôle d'instrument de combat que nous allons l'envisager maintenant, plus précisément dans la guerre sur mer. Toute lutte présente deux aspects : un aspect offensif et un aspect défensif. Il nous semble possible de classer notre étude de la radiotélégraphie entre belligérants sous les deux chefs suivants : Les opérations de guerre, la protection de la navigation commerciale, correspondant aux deux visages dans lesquels la radio est susceptible de se montrer dans la guerre maritime.

CHAPITRE PREMIER

LA RADIOTÉLÉGRAPHIE ET LES OPÉRATIONS DE GUERRE

Entre les mains des belligérants et au regard des adversaires, la radiotélégraphie fonctionne comme une véritable arme. Elle fait ainsi partie de tout l'arsenal des moyens scientifiques mis en œuvre dans la guerre moderne, elle s'y révèle capable d'un grand nombre d'applications efficaces, et susceptibles de jouer un rôle important sur la décision du conflit. En particulier, dans la guerre navale, où elle se présente comme le seul agent de transmission, le seul mode de communication entre navires et entre ceux-ci et la terre à grande distance, exerce-t-elle une profonde influence. Dans leurs opérations militaires, les commandants de bâtiments doivent compter avec elle, savoir l'utiliser, la manœuvrer pour lui faire rendre tous les services possibles ; mais aussi le doivent-ils en conformité avec les lois de la guerre. En effet, tout n'est pas permis dans la guerre des ondes, et le droit international oppose son veto devant certains emplois reconnus universellement comme illicites. Ce qui partage naturellement ce chapitre en deux sections d'inégale importance : Emploi reconnu licite et les applications de la radiotélégraphie pendant la grande guerre ; Usage de la radiotélégraphie dans la guerre sur mer.

SECTION I

EMPLOI RECONNU LICITE, ET LES APPLICATIONS
DE LA RADIODÉLÉGRAPHIE
PENDANT LA GUERRE MONDIALE

§ I. — *Principes*

Avant de faire un historique des principales applications de la T.S.F. sur mer pendant la dernière guerre, en étudiant son rôle dans un certain nombre d'opérations navales d'ensemble entre les marines britannique et allemande, il importe de jeter un rapide coup d'œil sur ce rôle en général, que nous illustrerons d'exemples particuliers.

Dans la bataille navale, la radio est *l'auxiliaire indispensable aux flottes pour coordonner les efforts*, transmettre les ordres aux diverses unités engagées. Grâce à elle, le commandant en chef connaît la situation par les renseignements qu'il centralise, compare, analyse ; il est ainsi à même de donner à ses subordonnés le plan général d'une action d'ensemble : elle permet donc, beaucoup mieux que les procédés de signaux optiques ou acoustiques, de maintenir le contact entre les différents échelons d'une escadre. Au point de vue tactique, elle est le seul moyen rapide de transmission des ordres entre navires, elle est le seul moyen lorsqu'il s'agit de correspondre à de grandes distances : Par son truchement, les avions seront à même d'envoyer les indications concernant le réglage de tir, de plus en plus important, étant données les distances actuelles auxquelles se déroulent les combats. Dans un article très remarqué de la *Revue Maritime*, le lieutenant de vaisseau Guillaume COLAS DES FRANCS préconise l'emploi de la téléphonie sans fil pour annoncer les salves et les coups au but et recevoir tous les renseignements utiles, tels que les changements d'objectifs, la concentration du feu sur tel navire, l'ordre de ralliement au porte-avion (2).

(2) La lutte aérienne sur mer, *Revue Maritime*, 1937, p. 607.

Mais si l'utilité de la T.S.F. est incontestable, son emploi donne lieu à de grands inconvénients qui tiennent à *l'indiscrétion de cette transmission* : les renseignements que l'émetteur ne voudrait destiner qu'à son correspondant, quand ils empruntent l'éther, se propagent dans toutes les directions. Or, si on est rapidement parvenu à déceler la direction origine d'un message, quand on le reçoit, il n'est pas possible, quand on l'émet, d'imposer à l'onde une route déterminée : les vibrations se transmettent dans tous les sens : « l'onde ne connaît pas de barrières nationales, une fois lancée, *nescit reverti*. Elle court dans l'espace sans qu'on puisse l'arrêter » (3).

Ce caractère rend donc les émissions dangereuses car elles sont susceptibles d'être interceptées par l'adversaire. Nous verrons que la politique de la T.S.F. en fut très influencée en 1914. Déjà la guerre russo-japonaise nous fournit un exemple de cette préoccupation de garder le silence, et de se priver ainsi des services appréciables des liaisons sans fil : « En approchant de Tsoushima, l'Amiral RODJESTVENSKY interdit l'usage de la T.S.F. dans l'escadre russe, de façon à pouvoir surprendre les télégrammes japonais. En fait, pendant la journée du 26 mai 1905, de nombreuses dépêches sont ainsi interceptées, indiquant aux Russes qu'ils n'ont pas encore été découverts » (4).

Mais il ne sera pas toujours possible d'employer ce moyen radical du silence, pour passer inaperçu. Le but à rechercher sera donc d'atteindre, par une émission brève et d'intensité la plus faible possible, son interlocuteur, sans que l'adversaire ait eu le temps de l'intercepter. L'emploi d'un chiffre secret permettra, dans tous les cas, d'empêcher le déchiffrement.

La T.S.F. se présente comme *une arme à deux tranchants* : servant à la fois à l'attaque et à la défense. En

(3) Amédéo Giannini. Statut international de la radiodiffusion, Revue Intern. de la radioélectricité, 1931.

(4) Sémenoff : Le chemin du sacrifice, L'Agonie d'un cuirassé, p. 39.

écoutant les signaux d'appel de l'ennemi, un corsaire se renseignait sur ses mouvements, il pouvait apprécier la distance des navires ennemis et se faire une idée de leur direction approximative ; et il avait toujours la chance de pouvoir intercepter des messages en clair ou dans un code connu, destiné à un navire de commerce ennemi, recueillant ainsi d'utiles informations. Elle fournissait au capitaine d'un « destructeur de commerce » les moyens propres d'appeler ses navires de ravitaillement et lui permettait de contrôler une grande étendue de l'Océan, en envoyant ses charbonniers en éclaireurs.

D'autre part, la radio facilitait la coordination des escadres chargées de la défense du commerce, en distribuant en quelques heures les informations, relatives au mouvement d'un croiseur ennemi, aux navires engagés dans sa poursuite (5).

Sur les navires de commerce, par exemple, l'emploi de la T.S.F. pouvait amener deux résultats opposés. Si un navire était poursuivi par un corsaire, le S.O.S., en admettant qu'il se trouve un croiseur de sa nationalité dans les parages, pouvait aboutir non seulement au salut du navire attaqué, mais encore à la destruction du corsaire. Par contre, l'interception des messages échangés entre vapeurs à la mer, et les stations côtières, constituait une aide précieuse pour les corsaires ennemis en situant leurs proies.

En dehors de l'utilisation pour ses propres besoins, il s'agira encore de *découvrir l'adversaire*, de *capter ses transmissions* et de les *interpréter*. Si on ne peut, à cause du chiffre secret employé par l'ennemi, déchiffrer littéralement les messages, leur écoute permettra toujours de situer à peu près la position du poste émetteur. Déjà avec un écouteur, il sera possible de discerner la direction, au moyen du cadre ; « le son diminue en espèce progressivement d'intensité, à mesure que l'on s'éloigne de l'orientation requise » (6). Avec plusieurs écouteurs, en recoupant

(5) Fayle. *Seaborne Trade*, p. 26.

(6) Aston. *Secret Service*, p. 115.

les directions indiquées par chacun des cadres, la position elle-même peut être indiquée avec assez de précision : sur ce principe est basée la radiogoniométrie. La grande préoccupation de chaque belligérant sera de radiogoniométrer l'adversaire, sans pour cela se faire radiogoniométrer, tout en utilisant ses propres transmissions. Ceci impose, en bref, une manœuvre savante de ces transmissioins qui ne saurait s'improviser.

A la connaissance de la position de l'adversaire, le belligérant préférera encore la connaissance de ses desseins. Pour cela, il importe de *déchiffrer les messages*. Pendant la guerre, nous verrons qu'Anglais et Allemands ne se firent pas faute de mettre tout en œuvre pour capter le sens des dépêches de l'ennemi. Sir Alfred EWING, ex-directeur de l'Intelligence Navale, dans son discours sur le travail accompli par la section de l'Amirauté qui réunissait et déchiffrait les codes allemands, disait : « Le tohu-bohu de la guerre, qui fait du meurtre et de la destruction une vertu, nous engagea à embrasser sans une ombre d'hésitation la profession si ignoble généralement de l'espion aux aguets. Nous l'acceptâmes telle une sublime vocation à suivre avec enthousiasme, et l'exerçâmes avec un zèle sacré ; maintenant que la tâche est faite, nous pouvons regarder en arrière avec fierté » (7).

Le fait d'être à l'affût des dépêches ennemies pour les interpréter et les traduire en langage clair évoque certes l'espionnage, mais il n'y a ici aucune des conditions juridiques de l'espionnage, telles qu'elles ont été définies par le *règlement de La Haye de 1899* ; le fait de capter dans les airs les signaux que l'adversaire a été assez imprudent pour y lâcher exclut la clandestinité. L'espionnage, dit-on, suppose encore la dissimulation ou la ruse : il n'y a dans le fait de recevoir de tels renseignements de l'ennemi aucune dissimulation ; l'on ne fait que profiter du hasard qui met entre vos mains la possibilité de recueillir des nouvelles, sans procéder à des investigations chez l'ennemi.

(7) Bywater. Les mystères de la guerre navale, p. 185.

Il ne peut donc y avoir d'espionnage dans le travail auquel se livrent les cryptographes, préposés au déchiffrement des messages captés, s'ils sont assez avisés pour découvrir la clé du code par recoupements.

Certes, ce peut être à la suite d'un acte d'espionnage que le belligérant se trouve en possession des codes secrets de l'ennemi, si par exemple un espion s'est introduit chez ce dernier et a réussi à mettre la main sur ces précieux documents. Dans la façon dont le belligérant s'est procuré la clé, il peut donc y avoir acte constitutif d'espionnage, mais non dans le fait de se livrer à l'interception des messages suivie de leur traduction en langage clair.

Sans anticiper sur l'application pratique de cette politique dans les grandes opérations de guerre, constatons déjà par deux exemples empruntés aux livres de CHATTERTON combien sont graves des conséquences de la connaissance des projets de l'ennemi, pour celui-ci.

« Le 18 janvier 1915, un vapeur anglais entend l'échange de signaux par T.S.F. allemands, signaux passés entre le *Kronprinz Wilhelm* et le *Holger*, pour déterminer leur rendez-vous. Ce fut ainsi que le navire anglais *Cano pus* fut amené à visiter cette partie de l'Atlantique. »

D'autre part, l'Amirauté anglaise était sans nouvelles du charbonnier *Macedonia*, de la *Hamburg Amerika Linie* : « mais en déchiffrant les signaux de T.S.F. émis par la puissante station allemande de *Nauen*, elle parvint ainsi à comprendre que le *Kronprinz Wilhelm* avait rendez-vous avec le *Macedonia* sur l'Equateur par 33 degrés de longitude ouest » (8). Un dispositif de radeau fut aussitôt établi, et le 28 mars le croiseur léger *Gloucester* capturait le *Macedonia*.

Les neutres même furent victimes de leur bavardage excessif par T.S.F. Les navires qui avaient réussi à violer le blocus de la 10^e escadre et à passer dans les mailles faisaient souvent éclater dans l'éther leur joie du succès : « le *Cedric* intercepta ainsi un message plein de jactance

(8) Chatterton. Les coureurs de mer, p. 146.

du vapeur norvégien *Kristianiafjord* au *Bergenfjord* annonçant qu'il était passé à travers la ligne de patrouille, dans un grain de pluie. Moins heureuse fut la carrière du *Hillorod* chargé d'huile de graissage de contrebande, et dont la position fut révélée par l'intense trafic de messages, annonçant son départ de New-York pour l'Allemagne. Ceux-ci furent cueillis dans les airs, par la censure postale britannique, et le 21 octobre 1915, le navire était arrêté par le *Teutonic* à l'ouest des Hébrides » (9).

A. côté de son utilisation pour les liaisons et transmissions, dont nous avons étudié les avantages, et aussi le grand risque de découverte par l'ennemi, la radio est encore le procédé moderne d'émission de fausses nouvelles. Celles-ci auront pour but de tromper l'ennemi et de l'envoyer sur une fausse piste, ou dans une embuscade qu'on lui prépare.

Tous les auteurs admettent l'emploi d'une telle ruse qui peut devenir d'une application très pratique

Pour ROLIN, l'emploi de fausses nouvelles est un moyen peu noble, peu chevaleresque incontestablement, mais qui n'est certainement pas interdit par le droit de la guerre actuelle (10).

M. Paul DE LA PRADELLE se montre très réservé, mais il ne fait que la distinction entre les ruses permises et les ruses illicites, donnant pour exemple de ces dernières l'emploi sur mer de signaux de détresse faux et trompeurs ; nous en reparlerons plus loin (11). Tout en désapprouvant les ruses permises, l'auteur reconnaît « qu'il est permis par la coutume d'employer au combat des stratagèmes et que l'homme de guerre a essayé de tout temps de coudre la peau du renard à celle du lion » (12).

La manipulation de la T.S.F. constituait un instrument de faux signaux destiné à tromper l'ennemi qu'employaient

(9) Chatterton. L'escadre muette, p. 258.

(10) Rolin, op.cit., Tome I, p. 346.

(11) Infra, p. 142 et s.

(12) Paul de La Pradelle. La radioélectricité en temps de guerre. Revue de droit international, 1936, p. 109.

le plus volontiers les bateaux-pièges. Sous l'aspect d'innofensifs navires de commerce, les Q-Ships cachaient un armement puissant qu'ils ne démasquaient qu'après avoir attiré près d'eux les sous-marins, en simulant l'incendie, l'abandon du navire, y joignant des faux messages de T.S.F. Ainsi opéra le *Dunraven*, aux prises le 8 août 1917 avec un sous-marin allemand, dans le golfe de Gascogne.

« Pendant ce temps le bateau-piège tirait exprès trop court et envoyait en clair des signaux de T.S.F. pour tromper davantage l'ennemi. C'étaient des messages semblables à ceux qui étaient passés presque chaque jour de cette dure époque par les navires attaqués, comme « un sous-marin me poursuit et me canonne ; le sous-marin me gagne, venez à son secours ; venez vite, j'abandonne le navire ». Au moyen d'un nuage de vapeur le commandant Gordon CAMPBELL faisait croire que sa machine avait été touchée et pratiquait un simulacre d'abandon du navire. Il prit ensuite une décision que seul un homme au courage aussi éprouvé aurait pu prendre : un navire de guerre avait répondu à son signal d'assistance, il envoya alors par T.S.F. le signal chiffré suivant à tous les navires anglais pour les engager à ne pas s'approcher du *Dunraven* : « Ne vous approchez pas pour le moment ». Ce ne fut que sur le point de couler qu'il demanda une assistance urgente, et le torpilleur américain *Noma* arriva, tira sur le sous-marin, sans plus réussir que le *Dunraven* à le détruire » (13).

L'émission de faux signaux peut se présenter sous la forme de l'utilisation des *signaux ennemis de reconnaissance*. Pour lui imposer sa volonté, un navire, connaissant les indicatifs d'appel de l'adversaire, émet des signaux, donne des ordres que celui-ci exécute pour son malheur. Nous tenons à présenter deux exemples typiques empruntés à la guerre aérienne, et qu'il suffit de transporter par analogie dans le domaine de la guerre aéro-navale pour rentrer dans le cadre de cette étude.

(13) Chatterton. Les bateauxpièges, p. 191-195.

Le premier est une ruse des Alliés que le Lieutenant allemand SIEGERT dénonce comme illicite, bien que les Allemands semblent l'avoir aussi pratiquée. Le 15 février 1918, un avion français apparut au-dessus d'un aérodrome allemand et envoya le signal en morse pour l'atterrissage. Les troupes à terre, pensant que c'était un avion allemand, allumèrent toutes les lumières. Le pilote tira alors sur le terrain éclairé et jeta six bombes. « Ici, comme dans la guerre sur mer, cela doit être considéré comme licite, car l'avion ennemi considéré était un avion militaire, et comme l'aéroport était uniquement militaire, les troupes de ce camp auraient dû, avant d'allumer, s'informer plus ample-ment ; rien ne pouvait affirmer que la machine était une des leurs ; ils auraient dû penser qu'avec la guerre, il était possible que le signal d'atterrissage fût découvert ; c'est donc une ruse licite » (14).

Le deuxième exemple illustre d'une manière probante les résultats que peut obtenir un belligérant pour l'issue de ses opérations de guerre en employant la radiogoniométrie :

En 1918, huit zeppelins allemands furent chargés d'aller bombarder Londres ; comme pour différentes raisons ils n'avaient pour se diriger que la radiogoniométrie, les postes de T.S.F. français captèrent les messages destinés à maintenir les dirigeables dans la bonne voie. Au cours de manœuvres préparatoires suivies à l'écoute, nous avons pu repérer les indicatifs particuliers à chaque aéronef et, sans difficulté, suivre leur randonnée sur le territoire allemand. Nous étions donc prêts. « Un soir — grand branle-bas — les zeppelins sortis sont repérés par nos postes radiogoniométriques, volant sur le Luxembourg, la Belgique, le Pas de Calais. Le plan FERRIÉ entra en action : le général donna l'ordre à quelques-unes de nos stations d'émissions du front de brouiller les communications des zeppelins, en accordant nos émetteurs sur la longueur d'onde de chacun d'eux. Chaque dirigeable eut son poste perturbateur parmi nos stations terrestres, chacune des nôtres s'ef-

(14) Bruneau. La ruse dans la guerre sur mer, p. 172.

forçant de couvrir avec le maximum d'intensité l'étincelle des postes aériens allemands, si bien que les gonios ennemis, n'y comprenant plus rien, patageaient dans les azimuts, et étaient dans l'impossibilité de donner la moindre mesure exacte à leurs pilotes.

... Mais notre général ne se borna pas à cette petite supercherie. Il poussa le brouillage dans ses limites extrêmes, en utilisant un grand poste français techniquement camouflé en émetteur allemand. Il substitua la station maquillée à la grosse station terrestre allemande, en transmettant aux zeppelins des rectifications de route qui devaient les amener au-dessus de nos camps et de nos batteries, et non plus sur la Belgique et le Luxembourg, itinéraire prévu pour le retour. Le gros émetteur français étant plus près des aéronefs que l'émetteur allemand était reçu par les récepteurs aériens ennemis avec une meilleure intensité. Les radios allemands prirent donc pour des renseignements de premier ordre les fausses nouvelles que Paris leur envoyait. Ils échouèrent dans nos lignes... Voilà comment, grâce à la radio française, sous l'active direction du général FERRIÉ, ils furent tous trompés, au point de venir se jeter sur nos escadrilles, ou d'aller sombrer en Méditerranée » (BOURSIN, op. cit. p. 219 et s.).

Ainsi, par une combinaison savante et précise, des brouillages et des fausses indications, la radio française a mené et gagné un combat dont l'enjeu n'était rien moins que la capture ou la destruction de huit dirigeables allemands.

De tous ces aspects positifs de l'emploi de la radio dans les zones de combat, il convient de rapprocher l'*aspect négatif* qui consiste dans le *brouillage des ondes ennemies*. Nous verons d'en voir une illustration frappante dans ce raid avorté des zeppelins sur la capitale anglaise.

On doit considérer, avec M. Paul de LA PRADELLE (16),

(16) Paul de La Pradelle. La réglementation des émissions radio-électriques en temps de guerre. Revue internationale de la radioélectricité, 1935, p. 19.

qu'il est admissible dans la mesure où la transmission radioélectrique poursuit une fin combattante, directe ou auxiliaire, mais que, sur mer, le brouillage des signaux et messages de détresse doit être interdit. La *Commission des Juristes*, dans son article 9, s'est prononcée dans ce sens : « Les belligérants sont tenus de se conformer aux dispositions contenues dans les conventions internationales en ce qui concerne le signaux de détresse, et les messages de détresse, autant que leurs opérations militaires le permettent. Les dispositions contenues dans les présentes règles ne sauraient libérer les belligérants d'une pareille obligation, ou interdire la transmission des signaux de détresse des messages de détresse, et des messages qui sont indispensables à la sécurité de la navigation. » D'après l'alinéa premier, les belligérants entendant des messages de détresse devront, à la fois, tenir compte de leur devoir d'humanité qui, en accord avec les obligations internationales, leur dicte de se porter au secours ou de retransmettre les signaux, et leur devoir militaire qui peut commander la simple abstention.

Le second alinéa interdit, *a contrario*, le brouillage des messages de détresse. Mais il faut bien s'entendre sur la signification de ces messages, dont l'immunité n'est légitime qu'en cas de danger véritablement urgent, et lorsqu'il n'y a pas d'autre moyen de salut :

Ainsi on ne peut considérer comme illicite le brouillage opéré par le *Moewe*, le 15 janvier 1916 : « A la jonction des routes d'Afrique et d'Amérique du Sud, ce corsaire allemand prit le paquebot anglais *Appam* : Celui-ci appela par T.S.F., mais le croiseur brouilla ses émissions pour qu'elles ne puissent être reçues par l'amiral anglais qui surveillait la région avec 3 croiseurs légers et 3 croiseurs auxiliaires » (17). Car il restait toujours à l'*Appam* la solution, qu'il adopta enfin, celle de se rendre.

Réserve faite des signaux de détresse auxquels il conviendrait d'assimiler les messages envoyés ou destinés aux navires-hôpitaux, les brouillages jouent leur rôle dans la

(17) Bellon, op. cit., p. 155.

guerre maritime : il s'agit d'empêcher un navire ennemi de faire connaître aux forces de son pays telle nouvelle, telle direction prise par l'adversaire. Ce procédé trouve alors son emploi. Déjà, pendant le conflit d'Extrême-Orient en 1904, les Russes l'avaient employé à l'escadre de Port-Arthur « pour empêcher les forces du Blocus de communiquer avec les côtes du Japon. Néanmoins, ils ne parvinrent qu'à retarder ces communications et non à les supprimer complètement, car pour arriver à ce résultat, il aurait fallu employer ce stratagème sans interruption » (18).

Les troubles par émission d'ondes plus fortes peuvent également être recherchées pour empêcher à un navire adverse l'audition d'un message, à lui destiné par une station radiotélégraphique de son pays.

De cet examen théorique des différents usages dont elle est susceptible dans la guerre sur mer, il ressort que la T.S.F. est une arme dangereuse, « pour mieux dire dangereuse à l'ennemi quand elle est bien employée, mais quand elle est employée sans prudence, encore plus dangereuse pour soi-même » (19). Venons-en, maintenant, aux conséquences pratiques, à son emploi au cours des grandes opérations navales de la guerre mondiale.

§ II. — *Applications de la Radiotélégraphie pendant la guerre de 1914-1918*

De cette technique savante, qui contribue à faire de la radiotélégraphie une arme précieuse et redoutable dans les hostilités sur mer, nous trouvons dans les opérations navales de la dernière guerre des illustrations nombreuses et typiques. Après le raid du *Goeben* et du *Breslau*, la marche de l'escadre Von SPEE, les opérations de quelques corsaires allemands, vous verrons l'organisation de la T.S.F. britannique et allemande dans les mer d'Europe.

(18) Vercken, thèse, p. 175.

(19) Von Koch. *Marine Rundschau*, février 1925.

1. — Raid du *Goeben* et du *Breslau*

Sans leurs stations de bord, il est fort probable que les deux croiseurs allemands, surpris dans la Méditerranée par la déclaration de guerre, n'auraient pas atteint les Dardanelles, où leur présence exerça ensuite une si grande impression sur la Turquie. « L'appui de nos vaisseaux permit de faire de la Turquie notre alliée au lieu de notre ennemie » (20), écrit le Grand Amiral VON TIRPITZ dans ses *Mémoires*.

Le *Goeben* reçut en effet ses directives d'Allemagne par le poste de *Norddeich*, qui, le 4 août, leur apprenait qu'une alliance ayant été conclue avec le Sultan, il devait gagner Constantinople avec le *Breslau*, le plus rapidement possible.

Par les ondes, il apprit également la déclaration de guerre de l'Angleterre à l'Allemagne ; ce fut en vain que l'Anglais se mit à émettre sur la même onde que le poste allemand diffusant les nouvelles de presse, car le chef radio parvint à saisir : « Ang... a déclaré la guerre à l'Allemagne ». C'en était assez pour éviter toute surprise, et se tenir sur ses gardes, en évitant le contact avec les forces anglaises. Beaucoup d'ordres furent transmis par ce canal merveilleux : si les Anglais avaient pu déchiffrer à cette époque le code naval allemand, ils eussent été avertis des projets de l'Amiral SOUCHON : « Dans ce cas, les deux croiseurs auraient été certainement repérés et détruits, et la Turquie n'aurait peut-être pas fait la guerre » (21).

Le radiotélégraphiste de *Goeben*, Georges KOPP, écrit d'ailleurs : « C'est au poste de T.S.F. que se trouve aussi le cerveau du bâtiment, qui lui permet d'agir avec intelligence au lieu de frapper en aveugle. C'est d'après ce que disent les voix lointaines, dont l'accent est ici recueilli, que le commandant prend ses décisions... le *Goeben*, loin de sa pa-

(20) Tirpitz, op. cit., p. 362.

(21) Bywater, op. cit., p. 188.

trie, coupé de ses ports, eût été perdu, s'il n'eût été relié au reste du monde par ces liaisons invisibles » (22).

Mais la radio, après avoir averti ainsi les deux navires allemands de la déclaration de guerre et de la route à suivre, devait leur rendre ensuite de très importants services. Se trouvant alors à Messine le 4 août — ce dont les Anglais étaient informés par les radios allemands interceptés lorsqu'ils ne se méfiaient pas encore — « les croiseurs réussirent à s'échapper, mais furent néanmoins découverts à leur sortie, par le petit croiseur anglais *Gloucester*, qui les suivit comme leur ombre, et uniquement par T.S.F. indiqua leur position aux forces navales de poursuite. Les Allemands ne firent rien pour empêcher ce fait ; aussi leur route fut-elle déterminée par les Anglais, comme partant dans la direction de la Mer Adriatique, vers Pola » (23).

Cependant, après s'être ainsi tournés vers le canal d'Otrante, le *Goeben* et le *Bréslau* virèrent subitement sur tribord, mettant le cap sur la mer Egée. Voilà que le *Gloucester* devine aussitôt cette manœuvre : « en toute hâte il s'efforce, comme c'est son devoir, de signaler à Malte et à l'escadre du canal d'Otrante, la direction que vient de prendre le *Goeben*. Cette fois, c'est en vain qu'il télégraphie. Le poste du *Goeben* se met en action. Il faut à tout prix que le renseignement ne parvienne pas à l'escadre anglaise. Elle nous attend toujours dans le canal d'Otrante, et perd ainsi un temps précieux. D'après les méthodes si souvent expérimentées et éprouvées, chaque émission du croiseur léger est brouillée. Raguement, il saute d'une longueur d'onde à une autre, vainement. Notre émission gagne aussitôt la longueur d'onde choisie et la brouille. Ce combat invisible et acharné se poursuit en l'air pendant une heure. L'Anglais cherche sans arrêt à faire passer son message, finalement il reconnaît son impuissance, et y renonce, résigné. Notre science en radiotélégraphie remporte une nouvelle victoire » (24). Le 10 août, sains et saufs, les

(22) Kopp, op. cit., p. 28.

(23) Koch, *Marine Rundschau*, mars 1925.

(24) Kopp, op. cit., p. 42.

croiseurs atteignaient les Dardanelles. Ceci est un exemple qui illustre l'importance du brouillage lorsqu'il gêne l'ennemi, sans cependant nuire d'une façon quelconque au trafic de T.S.F. propre.

2. — L'Escadre allemande d'Extrême-Orient

Dans l'escadre des croiseurs de l'Amiral comte VON SPEE, la radio joua aussi un grand rôle. La déclaration de guerre fut annoncée par T.S.F. : Dès le 1^{er} août, un télégramme adressé à l'escadre principale puis retransmis aux unités isolées comme le *Geier*, le *Planet* et le *Nurnberg*, les informait du danger de guerre imminent avec les nations de l'Entente. « Dans les trois jours qui suivirent, VON SPEE fut informé de la déclaration de guerre à la Russie et à la France. Les nouvelles de la déclaration de guerre de la Grande-Bretagne le touchèrent le 5 août » (25).

Au début de la guerre les quatre stations allemandes à grande puissance, dans le Pacifique, *Tsing-Tao*, *Yap*, *Nauru* et *Apia*, firent preuve d'une grande activité et leurs conversations avec les navires de guerre de leur pays contribuèrent à fixer les Alliés sur les mouvements des croiseurs ennemis. La destruction de ces stations par les Alliés rendit le trafic de T.S.F. beaucoup plus rare, et le silence qui entourait la marche de l'escadre VON SPEE, plus inquiétant.

En effet, le 12 août 1914, l'Amiral JERRAM, à bord du *Minotaur*, survint inopinément devant la station de *Yap*. Pendant toute sa traversée depuis la Mer de Chine, il s'était abstenu prudemment de répondre à un autre amiral anglais qui l'appelait par T.S.F., car son entreprise exigeait le secret absolu. Après avoir bombardé la station, le *Minotaur* s'éloigna sans remarquer les mesures défensives prises par la garnison, et sans apercevoir le *Planet* au mouillage. Aussitôt, le commandant de ce petit vaisseau auxiliaire débarqua et établit à terre le poste de T.S.F. de son

(25) Jose, The Royal Australian Navy, p. 26.

navire, utilisant les cocotiers en guise de mâts. Cette station, au rayon de 500 miles, était en fonction le 22 août. Ce ne fut que le 7 octobre qu'une escadre japonaise relâcha à Yap et y débarqua des marins qui détruisirent cette station improvisée » (26).

A leur tour les Samoa et leur station d'Apia tombèrent aux mains d'une expédition néo-zélandaise, protégée par une puissante escorte comprenant l'*Australia* et le *Montcalm* (27). La station de Nauru ne résista pas au delà du 22 septembre. Ces opérations privèrent l'Amiral VON SPEE de toutes communications avec le continent asiatique (28).

Il restait aux adversaires en présence à s'observer par l'interception de leurs différents messages. De son côté, l'Allemand était anxieux de connaître la position de l'escadre australienne, dont il redoutait fort le croiseur de bataille et vaisseau-amiral *Australia*, qui surclassait les *Scharnhorst* et *Gneisenau*. De plus, l'activité des radios anglais et japonais lui indiquait qu'on était en train de le rechercher systématiquement.

De leur côté, les stations australiennes se tenaient à l'écoute pour capter les messages de l'escadre allemande. Effectivement, ils en interceptèrent plusieurs dans un chiffre inconnu. Le seul qui fut déchiffré, en date du 3 août, était un radio de Yap destiné au *Scharnhorst* : « Vous devez aller aux îles Mariannes ». Pour une raison encore inconnue, ce message ne fut pas pris au sérieux, par les experts, probablement parce qu'il était compréhensible.

L'écoute était souvent troublée par les appels du croiseur léger *Geier*, souvent entendus dans les îles de la Sonde. « Il contribua au mystère entourant l'escadre VON SPEE, car ses appels de T.S.F. fréquemment entendus par les stations australiennes donnaient lieu de croire que les plus forts navires allemands s'étaient aventurés dans l'archipel malais » (29).

(26) Jose, op. cit., p. 34.

(27) Drew, The war effort of New Zealand, p. 35.

(28) Grâce au câble qui reliait Yap à Chang-Haï.

(29) Fayle, op. cit., p. 147.

Dès lors, le seul symptôme que l'Amiral-Comte VON SPEE avait quitté les eaux d'Australie, fut l'affaiblissement de plus en plus grand de ses émissions de radio perçues dans le Dominion. Après le bombardement de Tahiti en septembre, la route de l'escadre allemande vers la côte de l'Amérique du Sud ne fut connue par les Anglais que par quelques radios interceptés.

Cette hypothèse fut confirmée le 4 octobre par un message du *Scharnhorst* au *Dresden* capté par la station de T.S.F. de *Suva* dans les îles Fidji. Il était rédigé dans le code secret du commerce allemand, que les Anglais possédaient déjà à cette époque, et il disait : « *Scharnhorst* sur la route entre les Marquises et l'île de Pâques. » Dès le 5 octobre, le renseignement était communiqué à l'Amirauté et à la station de *Port Stanley* aux Falkland pour en avertir l'Amiral CRADOCK (30).

A l'inverse, l'Amiral VON SPEE était assez bien renseigné sur les agissements des croiseurs anglais qui l'attendaient dans les eaux chiliennes. Il trouva par l'intermédiaire du *Leipzig* des complicités aux stations péruviennes, qui transmirent ainsi des télégrammes convenus et d'apparence anodine ; des vapeurs de commerce allemands participaient à ce réseau d'informations, dont l'habile utilisation ne fut pas indifférente à la victoire de Coronel (1^{er} novembre) où les croiseurs de bataille allemands envoyèrent par le fond le *Good Hope* et le *Monmouth*.

Dans la suite des événements, la T.S.F. porte encore sa part de responsabilités. L'on s'est souvent demandé ce qui avait déterminé le Commandant en chef allemand à aborder aux îles Falkland. En effet, constate TIRPITZ, « la destruction de la station anglaise de T.S.F. qui s'y trouvait n'avait guère d'intérêt, cette station ayant rempli le meilleur de son office, dès qu'elle avait transmis le message : l'escadre allemande est ici » (31).

Or, dès avant son départ de Valparaiso, un télégramme avait informé VON SPEE que les forces navales anglaises

(30) Kleikamp, *Marine Rundschau*, 1926, p. 18 et s.

(31) Tirpitz, op. cit., p. 364.

avaient été dirigées vers l'Afrique du Sud où une révolte venait d'éclater (32). Ce renseignement parvint même plusieurs fois à l'escadre des croiseurs ; il fut encore confirmé par le radio lancé dans la nuit du 6 décembre par le vapeur *Amasis*. Alors seulement, persuadé que les îles Falkland ne sont pas gardées, il décida d'aller y détruire le poste de T.S.F. et l'arsenal. « L'ouvrage de l'Amirauté « *Kreuzerkrieg* » fait remarquer qu'il s'agit indubitablement à propos de ce renseignement d'une fausse nouvelle, intentionnellement lancée par les Anglais, et destinée à induire en erreur les croiseurs allemands. »

Ce qui contribua encore à leur enlever toute prudence, c'est que le trafic de T.S.F. des bâtiments de guerre britanniques s'arrêta alors qu'avant la bataille de Coronel il avait été si intense, et avait permis de tirer des déductions exactes quant à la force et à la position de l'adversaire. Ce silence eut pour conséquence de leur faire croire, par erreur, qu'il n'y avait pas de forces britanniques dans la nouvelle zone d'opération. En réalité, il était dû à une nouvelle politique anglaise résultant des expériences acquises en mer du Nord. L'Amiral STURDEE, parti le 11 novembre de l'Angleterre avec deux croiseurs de bataille, l'*Invincible* et l'*Inflexible*, imposa les plus grandes restrictions. C'est à cette nouvelle tactique que succomba l'escadre de l'Amiral VON SPEE, qui fut surprise le 8 décembre devant *Port Stanley*. Des cinq croiseurs qui composaient l'escadre, seul le *Dresden* s'échappa : « A Coronel, sa magistrale exploitation des renseignements lui donna la victoire ; aux Falkland, c'est la supériorité des renseignements de l'adversaire qui avant tout causa sa perte » (33).

3. — La Radiotélégraphie et les opérations de quelques croiseurs allemands

Dans les opérations des corsaires isolés sur les océans au début des hostilités, la T.S.F. rendit aussi de grands

(32) Laurens, Précis d'hist. de la guerre navale, p. 57.

(33) Kleikämp, Marine Rundschau, 1926, p. 18 et s.

services. Si tous ces navires ont pu tenir la mer aussi longtemps, échappant aux croiseurs alliés envoyés à leur poursuite, c'est surtout grâce à l'emploi judicieux qu'ils firent de leurs appareils, les utilisant peu pour l'émission, mais restant toujours à l'écoute, pour capter les messages de l'ennemi et en déduire les zones dangereuses à éviter. « Car tous les croiseurs auxiliaires allemands étaient munis de postes très puissants, tandis que les charbonniers, cargos, chalutiers dont ils disposaient directement ou indirectement aux Amériques, en Chine et dans les Indes, possédaient des appareils d'un rayon d'action proportionné au tonnage de ces bateaux » (34). Chacun des croiseurs « écueurs de mer » ne voyageait que gardé par quelques-uns de ces gros navires charbonniers, qui n'étaient pas seulement chargés de le ravitailler, mais surtout de monter la garde autour de lui, en doublant ce service de garde d'un service d'espionnage et de signalement, qui indiquait au croiseur ses futures victimes. « Plus d'un navire allemand est à l'heure actuelle sain et sauf dans les ports d'Amérique, prisonnier sans doute, mais qui reposerait dans les bas fonds de l'Atlantique et du Pacifique, si la T.S.F. allemande n'avait été aussi bien combinée » (35).

Ainsi, le *Prinz Eitel Friedrich* dut son salut incontestablement à la T.S.F. Il tenait la mer dans le plus grand silence depuis 6 mois, et, le 20 février 1915, coulait le paquebot *Floride* dont les passagers furent recueillis à bord. Son capitaine, M. Mousson, fut témoin de la forme suivant laquelle ils se servaient de leur radio :

Socieux de n'envoyer aucun message, le capitaine THIERICHSENS avait fait disparaître toutes les antennes et les appareils de bord, mais, à des heures fixes, il faisait lancer en l'air, à 150 mètres de hauteur, des cerfs volants : le fil de fer qui les reliait au navire servait d'antenne et permettait la réception des nouvelles d'Allemagne. « La

(34) Alphaud, op. cit., p. 54.

(35) Alphaud, op. cit., p. 55.

façon dont il put accoster à Newport-News, port américain dont il ne devait plus sortir, tiendrait du miracle s'il n'eût pris ses précautions et usé de ce stratagème. Pendant toute une nuit, en effet, le *Prinz Eitel* se trouva entouré, à sept à huit milles de distance, par 4 croiseurs anglais. Il y avait un peu de brume. Par T.S.F., les croiseurs anglais parlaient de lui et ne le voyaient pas. Il put ainsi repérer à peu près leur place en mer, et passant au travers alla accoster dans les eaux neutres des États-Unis » (36).

Le *Karlsruhe*, pareillement, évita à plusieurs reprises de se rencontrer avec les croiseurs britanniques dont la proximité lui était dévoilée par leurs appels de T.S.F., en s'éloignant temporairement des routes fréquentées par la navigation commerciale. A ce sujet, le journal de guerre du *Karlsruhe* déclare : « Bien qu'il soit fort difficile de tirer de l'intensité des stations émettrices des déductions de quelque précision, au sujet de leur éloignement et de leurs mouvements, cependant, l'émission constante et inattentive des croiseurs anglais nous a, malgré tout, donné des points de repère, au sujet de leur position approximative, et par conséquent, la possibilité de leur échapper. De là résulte, par ailleurs, l'importance de la mesure qui consiste à limiter le plus possible l'utilisation de la T.S.F. lorsqu'il importe de dissimuler le séjour et les mouvements d'un navire. D'autres moyens, tels que la modification de la tonalité ne peuvent avoir qu'une efficacité conditionnelle, étant donné que nos émetteurs de T.S.F. diffèrent trop des émetteurs MARCONI anglais, et permettraient d'identifier avec certitude la station émettrice comme allemande » (37).

En application de ce principe, le Capitaine KÖHLER refusa, dans la journée du 4 septembre, de répondre aux appels du *Kronprinz Wilhelm*, afin de ne pas éveiller l'attention des croiseurs britanniques, en particulier du *Good Hope*, dont il venait d'entendre les appels dans le voisinage.

(36) Alphaud, op. cit., p. 56.

(37) Kreuzerkrieg, tome II, p. 269.

Son propre usage de T.S.F. était limité à des communications occasionnelles à courtes distances avec les éclaireurs qui recevaient d'habitude leurs ordres par sémaphore.

Dans sa courte carrière de corsaire (38), le *Kaiser Wilhelm der Grosse* se servit judicieusement de sa station de bord. Ce navire de 14.000 tonnes, appartenant à la *Norddeutscher Lloyd*, armé en croiseur auxiliaire, avait réussi à percer le blocus anglais du Nord, et par la Norvège et l'Islande, se trouvait, après avoir coulé le *Tubal Cain*, un chalutier à vapeur, dont il avait pris l'équipage à bord, à la jonction des routes du Cap et de l'Amérique du Sud.

Il fut assez heureux le 15 août pour intercepter un message du *Galician*, navire de l'*Union Castle*. Prévenu de la présence supposée de croiseurs allemands, ce dernier avait quitté la route normale et appelait *Ténériffe*, pour savoir si la route était sûre. Il reçut une réponse rassurante, mais il ne se doutait pas qu'elle venait précisément du *Kaiser Wilhelm*, qui profita de ce stratagème pour attirer sur lui le *Galician*. En découvrant le vrai caractère du navire, l'opérateur de T.S.F. de ce paquebot émit l'appel S.O.S., mais avant qu'il ait pu achever son nom, un signal vint de l'allemand menaçant d'ouvrir le feu, si un plus complet usage était fait de la sans-fil. Après visite, le navire fut relâché indemne, sauf l'appareil de T.S.F. qui fut mis hors de service.

Le 16 août, le *Arlanza* subit le même traitement, et fut autorisé à continuer sa route après que son appareil de radio eut été jeté par dessus bord (39).

Le *Kaipara* et le *Nyanga* furent le même jour rencontrés et coulés après le sauvetage des passagers. Comme le *Galician*, le *Kaipara* avait essayé d'envoyer un appel de détresse pour assistance, mais les Allemands l'obligèrent à se taire.

(38) Il fut détruit le 26 août par le croiseur *Highflyer*.

(39) Cité par Fayle, op. cit., p. 77-80.

La conduite du *Kaiser Wilhelm* montre combien il était essentiel pour l'assaillant que la T.S.F. des navires capturés soit réduite au silence, le plus tôt possible, et que celle des navires relâchés soit complètement mise hors d'état de servir. Mais en fait, les Allemands ne réussirent pas à imposer le silence, ni au *Galician* ni à l'*Arlanza*. Sur ce dernier l'opérateur réussit, après sa libération, à installer un appareil de fortune, tandis que le *Galician* se procura, lors de son escale à Ténériffe, quelques pièces détachées pour établir un appareil de secours de faible puissance. Ils furent certes très discrets, et n'envoyèrent aucun message, mais restèrent à l'écoute attentivement. « La rapidité avec laquelle ils effectuèrent les réparations illustre d'une façon frappante la difficulté d'obtenir un silence permanent de la part des vapeurs équipés avec la T.S.F., et le danger qui résulte pour un corsaire de relâcher ses prises après capture » (40).

Au cours de son raid, l'*Emden* fut aussi trompé par l'opérateur du *Kabinga* qui réussit à restaurer l'appareil de T.S.F. mis hors de service au moyen de pièces de rechange que les Allemands n'étaient pas arrivés à découvrir, et qui annonça, le 15 septembre 1914, son retour à Calcutta avec les équipages de 5 navires détruits par le corsaire allemand. Auparavant, l'*Emden* avait rencontré le vapeur italien *Loredano*, qui fit tous ses efforts pour avertir les navires en route de la présence de l'*Emden*, mais comme son navire n'était pas équipé de T.S.F., ses possibilités étaient limitées. Heureusement, le 14 septembre, il rencontra la *City of Rangoon*, qui portait un poste MARCONI. Il lui donna la nouvelle par signal. Elle vira aussitôt, et envoya une dépêche sans fil à Calcutta avertissant ainsi du danger, et la route de Colombo à Singapour fut alors fermée (41).

Après avoir détruit 16 navires de commerce, l'*Emden*

(40) Fayle, op. cit., p. 80.

(41) Fayle, op. cit., p. 206.

fut à son tour coulé le 9 novembre par le croiseur australien *Sydney*, alors qu'il procédait à la destruction de la T.S.F. et des câbles des îles *Keeling*. De même que l'escadre des croiseurs de VON SPEE trouva son tombeau en allant détruire la station de T.S.F. de *Port Stanley*, de même l'*Emden*, qui en était un membre détaché, termina sa carrière en voulant porter un coup aux communications radiotélégraphiques de l'ennemi.

L'étude de quelques utilisations de la radiotélégraphie comme procédé de combat nous a montré l'importance qu'un belligérant doit attacher à la manœuvre de ses transmissions ; et après l'avoir ainsi démontré sur les théâtres lointains de la guerre navale, il est intéressant d'étudier maintenant la politique des deux adversaires et son application aux engagements survenus dans la mer du Nord.

4. — Organisation britannique de la T.S.F.

« A wise old owl lived in an oak
The more he heard, the less he spoke
The less he spoke, the more he heard
Why can't we be like that wise old bird ? » (42).

Cette strophe empruntée à un vieux lied anglais que Lord FISHER, Grand Amiral et premier Lord de l'Amirauté, cite dans ses « *Souvenirs* », s'applique parfaitement à la politique suivie par la Grande-Bretagne, en matière de radiotélégraphie. Plus loin, Lord FISHER écrit : « Le premier Lord naval et le Commandant en chef de la Flotte doivent être comme des frères siamois quand la guerre éclate : l'Etat-Major de l'Amirauté, tandis qu'à chaque instant il guette les émissions de radio de l'ennemi (si celui-ci se ris-

(42) « Un vieil hibou malin habitait dans un chêne,
Plus il écoutait, moins il parlait,
Moins il parlait, plus il écoutait,
Pourquoi ne pas faire comme ce vieil oiseau malin ? »

que à les employer), met le premier Lord naval en état de faire connaître à son frère siamois en haute mer ce qui se passe. Il intercepte les radios, et ce n'est pas nécessairement le commandant en chef de la Flotte qui le fait, étant donné qu'une installation de T.S.F. terrestre a une puissance de réception infiniment plus grande que celle d'un navire. Quand vous voyez tout ce réseau de fils, sur le toit de l'Amirauté, remerciez Dieu de voir l'Angleterre plus ou moins libre, étant donné que ce réseau a été établi par une bande de marins, avant qu'on ne put flairer le moindre danger. »

De fait, la marine anglaise eut pour principe d'appliquer le leit motiv : « Ecouter beaucoup, parler peu ».

A. — *Écoute de l'ennemi*

Peu de temps après l'ouverture des hostilités, les Alliés possédaient les clés des codes chiffrés allemands, et il en résultait que, jusqu'au Jutland, « le haut commandement maritime allemand joua pour ainsi dire cartes abattues devant son adversaire ». D'abord, les Anglais possédaient un service spécial chargé de déchiffrer les codes secrets : c'était la Chambre Quarante, installée dans un coin perdu de l'Amirauté, où des officiers s'escrimaient sur les groupes de lettres qui constituaient les radiogrammes ennemis, et qu'ils parvenaient à lire, grâce à un travail systématique. Les Allemands ne s'attendaient pas de la part de leurs ennemis à une telle perspicacité : ceux-ci se gardèrent bien de les détromper et profitèrent, comme l'insinue Sir Alfred Ewing, organisateur de ce service, du profond mépris où ils tenaient leur intelligence (43).

Mais la chance favorisa surtout les Alliés qui, par un heureux hasard, mirent la main sur les clés du système allemand : « En effet, les Russes, après l'échouage du pe-

(43) Delage, op. cit., p. 64 ; Bywater, op. cit., p. 187.

tit croiseur *Magdeburg* près de Odenshelm, découvrirent un récipient de fer, qui avait coulé dans le voisinage du bâtiment, et qui contenait différents documents et livres secrets, entre autres les tables portant les clés, les livres de signaux et les cartes quadrillées » (44). En possession du *livre rouge allemand*, les Alliés connaissaient donc tous les projets de la marine allemande.

A cet effet, l'Angleterre avait disposé le long de sa côte orientale, dont l'extension permettait de les installer favorablement, des stations radiogoniométriques, dont la mission consistait à prendre simultanément le relèvement de tout émetteur allemand. L'Amirauté centralisait les renseignements et le personnel de ces postes avait acquis l'entraînement et l'adresse nécessaires pour ne pas les confondre tous ensemble.

B. — *Emploi britannique, de la T.S.F.*

Ainsi à même d'apprécier les méfaits et les indiscretions d'un usage immodéré des ondes, qui révélait à l'ennemi ses desseins, les Anglais eurent comme principe de s'abstenir le plus possible de ce genre de transmissions.

Pour l'éviter, ils prirent un certain nombre de mesures : au mouillage à Scapa Flow, les principaux bâtiments de la grande Flotte étaient reliés par fil télégraphique au bâtiment de la station de télégraphie, mouillé en permanence dans la rade, qui seul était autorisé à envoyer des radios.

A la mer, le silence était plus difficile. Nous avons vu pourtant qu'il est un facteur déterminant du succès de toute opération, puisqu'il permet la surprise : les consignes sévères données par l'Amiral STURDEE ne furent pas indifférentes à la victoire des Falkland, où fut anéantie l'escadre allemande du Pacifique (45).

(44) Koch, *Marine Rundschau*, février 1925, p. 69 et s.

(45) *Supra*, p. 130.

L'Amirauté généralisa, chaque fois que c'était possible, la signalisation optique, au moyen des sémaphores le jour, et des lanternes à éclipses la nuit (46).

Elle évitait les demandes et questions des commandants subordonnés en leur munissant au départ d'ordres généraux, qui envisageaient des hypothèses nombreuses. Parfois même, quand on ne pouvait obtenir des liaisons optiques, le chef d'escadre préférait envoyer un contre-torpilleur malgré la perte de temps qui en résultait plutôt que de se servir de la T.S.F.

Cependant, il fallait parfois se résoudre à employer la radio. Des progrès sensibles intervinrent, et en 1916 les délais de réception avaient été réduits à 2 ou 3 minutes dans l'escadre de JELlicoe. Les Anglais employaient en général un appareil assez faible, pour l'émission à l'intérieur de l'escadre, tandis que l'appareil habituel n'était utilisé que pour des portées plus longues (47).

D'autre part, la radio n'était pas toujours dangereuse. Ainsi, avant de lancer ses forces à la poursuite des croiseurs allemands au Dogger Bank, le 24 janvier 1915, l'Amirauté leur avait donné l'ordre suivant : « Les installations de T.S.F. ne pourront, après l'appareillage, être employées qu'en vue de l'ennemi, ou pour répondre à l'Amiral. » Lorsque le contact a été obtenu, en effet, il n'y a plus à cacher sa position, et si les messages sont chiffrés, la transmission par T.S.F. n'est susceptible de donner aucun renseignement à l'adversaire.

5. — Organisation allemande de la T.S.F. et la bataille du Jutland

Les Allemands se montrèrent bien inférieurs à leurs adversaires. Certes, nous avons vu des exemples de tactiques fort judicieuses employées par leurs croiseurs dans

(46) Cette tactique se révéla très heureuse pendant la bataille du Jutland, et cette signalisation paraît avoir été beaucoup plus sûre que la T.S.F.

(47) Koch, *Marine Rundschau*, février 1925, p. 69 et s.

les mers lointaines, pour ne citer que le *Prinz Eitel Friedrich* (48) ou le *Goeben* (49). Mais, dans la mer du Nord, s'ils revendiquent de nombreux succès dans ce même travail de captage et d'interprétation des signaux navals anglais et des dépêches diplomatiques, ce n'est qu'en 1916 qu'ils établirent à *Neumunster* une organisation perfectionnée et spécialisée de déchiffrement, où les cryptographes s'efforçaient de traduire les messages anglais chiffrés.

Quant aux postes de radiogoniométrie, ils eurent peu l'occasion de servir contre la Flotte britannique qui persévérait dans son mutisme. Mais les Allemands les employèrent pour donner des renseignements sur la position de leurs bâtiments et de leurs dirigeables ; ce qui était très dangereux, nous en avons vu l'une des conséquences (50).

Pour leur *trafic de T.S.F.*, les Allemands semblent s'être aperçus seulement vers 1916 que leur chiffre était découvert. Auparavant ils ne restreignirent pas du tout son usage au mouillage, et des correspondances étaient échangées entre les navires et les autorités navales sans discernement. Pour transmettre des ordres à des sous-marins et aux autres bâtiments à la mer, ils se servaient de la grande station de *Nauen*, qui, à des intervalles réguliers sur des longueurs d'ondes fixées, diffusait nouvelles et directives dans le monde entier.

Cependant, dans leurs sorties, ils étaient plus méfiants. Lors de leur raid contre la côte anglaise, où ils bombardèrent Scarborough, le 16 décembre 1914, le silence de T.S.F. absolu avait été prescrit : « Mais en dépit des interdictions la discipline de T.S.F. allemande n'était guère meilleure. Immédiatement après 1 heure du matin, dans la nuit particulièrement sombre, le torpilleur *S. 33* prit contact avec ses camarades et commença à parler par T.S.F., avec le croiseur *Stralsund* qui, cependant, ne répondit que lorsque l'appel eut été renouvelé 4 fois. Il sembla alors

(48) *Supra*, p. 131.

(49) *Supra*, p. 125.

(50) Boursin, *op. cit.*, p. 219 et s. ; *supra*, p. 121.

perdre patience et avec le minimum d'intensité, il ordonna au torpilleur de se tenir tranquille (51). Par ces signaux de T.S.F. le S. 33 pouvait facilement compromettre toute l'entreprise, car il importait avant tout de surprendre l'ennemi, ce qui impliquait l'observation d'une discipline très stricte » (52). Mais les Anglais ne parurent pas avoir prêté attention à ce trafic imprudent.

Cependant, la veille de la bataille du Jutland, l'Amiral SCHEER eut pour la première fois l'idée de changer les signaux d'appel, et de duper ainsi l'Amirauté anglaise. Avant d'appareiller, les 30 et 31 mai 1916, le signal particulier du bâtiment amiral *Friedrich der Grosse* « DK » fut confié à un poste de la jetée de *Wilhelmshafen*, et pendant la première phase de la bataille ils en conclurent que seules les escadres de croiseurs de HIPPER avaient pris la mer, tandis que le commandant en chef allemand avec tous ses dreadnoughts n'avait pas quitté la Jade.

La ruse eut donc plein succès. Cependant JELLICOE avait pressenti qu'il se tramait quelque chose, grâce à des indices précieux tels que des demandes de bateaux-feux, de dragages des accès extérieurs aux champs de mines (53). De leur côté, des radios anglais interceptés dans la matinée du 31 mai indiquaient que 2 groupes de bâtiments avec des destroyers venaient de quitter Scapa-Flow.

Ces renseignements qui ne livraient rien des intentions adverses « permettaient d'espérer la réalisation de nos projets qui étaient de rencontrer des détachements ennemis isolés » (54). Chacun des deux chefs sentait donc quelque chose se tramer en face, mais sans aucune précision sur les forces qu'ils allaient s'opposer.

Les instructions suivantes avaient été données à la flotte de Sa Majesté britannique : « Au cas où des forces d'avant-garde apercevraient l'ennemi, le renseignement à

(51) Koch, *Marine Rundschau*, mars 1925, p. 116 et s.

(52) Nordsee, tome III.

(53) Delage, op. cit., p. 62 ; Bywater, op. cit., p. 188.

(54) Amiral Scheer, *La Flotte allemande de haute mer*, p. 108.

ce sujet devrait être émis avec l'intensité maxima pour duper les Allemands en ce qui concerne la distance jusqu'au gros anglais. Ce signal devait pour la même raison ne pas recevoir de réponse » (55). Dès que le contact fut obtenu avec l'ennemi la T.S.F. fut permise, et pendant le combat, comme dans la nuit qui suivit, le trafic en fut très intense. L'Amirauté, grâce à l'écoute et aux relèvements radiogoniométriques, a pu suivre la route de la flotte ennemie sur le chemin de son retour, et communiquer des détails sur sa position à la grande flotte. L'examen du livre de T.S.F. de l'*Iron Duke* est particulièrement instructif à cet égard.

Les Allemands finirent donc par comprendre que les stations réceptrices anglaises avaient pu, dans les premières années de la guerre, déchiffrer leurs plans ; ainsi s'explique le transfert d'indicatif qui préluda à la bataille du Jutland. Ainsi s'explique désormais le silence qu'ils s'imposèrent avant toute offensive. Quand le 23-24 avril 1918. l'Amiral SCHEER tenta une sortie contre la côte norvégienne dans l'espoir de surprendre les convois britanniques, le mutisme de la radio fut si bien observé que les Anglais ne se doutèrent de rien. Mais l'accident survenu aux hélices du *Moltke* l'obligea à avertir le commandant en chef ; et les stations de repérage anglaises apprirent ainsi le raid d'une forte escadre allemande sur les côtes de Norvège. Ainsi démasquée et n'ayant rien trouvé, la flotte impériale regagna ses bases (56).

Les expériences de la guerre ont vraiment montré la place de choix qui revient à la radio dans la guerre maritime, dont elle est devenue une arme utile et dangereuse à la fois. A côté de tous ses avantages, son emploi inconsideré donne à l'adversaire le moyen de situer la position de l'émetteur, voire même, s'il a pu s'en procurer les clés, celui de connaître la teneur des messages chiffrés. « Mieux qu'un espion qui ne peut qu'annoncer son départ, la T.S.F.

(55) Koch, *Marine Rundschau*, mars 1925, p. 116 et s.

(56) Bywater, *op. cit.*, p. 191-194.

par les postes de repérage renseigne à tout moment de la situation d'une flotte » (57). Mais, bien entendu, il faut que celle-ci l'utilise pour ses relations intérieures, ou avec des autorités de son pays. Dans toute la gamme des fonctions licites au combat, la radiotélégraphie réclame donc d'être maniée avec discernement, tellement peuvent être grandes les répercussions d'une imprudence ; elle exige devant l'adversaire mieux que la perfection — à savoir la supériorité.

SECTION II

EMPLOI ILLICITE DE LA RADIOTÉLÉGRAPHIE

Le procédé principal de transmission, que la T.S.F. est devenue en mer, peut donc donner lieu à des ruses d'un important effet. Mais si, normalement, la ruse est autorisée dans la guerre, il importerait de la bien distinguer de la perfidie, ce qui est très délicat : il y a, dans celle-ci, une violation de la parole donnée, un caractère honteux et déshonorant, dont on a surtout l'intuition, mais dont la détermination juridique est fort complexe (1). Quoi qu'il en soit, il est certain que la T.S.F. ne peut s'affranchir des limitations posées par la coutume et la loi internationale aux modalités de la ruse, et franchir les frontières qui séparent celle-ci des actes perfides. Deux de ces hypothèses se sont révélées être du domaine pratique : l'abus des messages de détresse, et l'utilisation militaire de la radio par les navires-hôpitaux.

§ 1. — *Abus des signaux de détresse*

La Radio est devenue le moyen courant, sinon l'unique, de transmission de signaux de détresse. Mais, bien

(57) Aston, op. cit., p. 171.

(1) Essai tenté dans la très récente thèse de J. Bruneau, Paris, 1938.

avant elle, cette ruse qui consiste à se servir d'un appel faux et trompeur pour attirer l'ennemi et le prendre ainsi au piège, a été employé. Si nous traitons cette question à propos de la T.S.F., c'est qu'elle offre les mêmes possibilités, avec le minimum de risques de la part de celui qui se livre à une telle émission.

« Tout le monde est d'accord pour déclarer qu'une telle ruse est une perfidie monstrueuse, car l'envoi des signaux de détresse est la garantie tacite de sécurité pour celui qui apporte du secours, qu'il soit ami ou ennemi, et l'abus frauduleux de tels signaux paraît un acte de trahison particulière » (2).

A propos d'une frégate anglaise qui, en 1758, s'était approchée en vue de Calais, fit des signaux de détresse pour attirer quelques bâtiments, et se saisit d'une chaloupe et des matelots qui venaient généreusement son secours, Vattel écrivait déjà : « Si le fait est tel, cet indigne stratagème mérite une punition sévère : il tend à empêcher l'effet d'une charité secourable et sacrée au genre humain, et si recommandable même entre ennemis. D'ailleurs, faire des signaux de détresse, c'est demander du secours, et promettre par cela même toute sûreté à ceux qui le donneront. Il y a donc une odieuse perfidie dans l'action attribuée à la frégate anglaise » (3). Quelque soit le procédé qui a servi à cet appel au secours, il est évident que le crime contre les lois de la guerre est le même. Depuis les flibustiers, qui, avec PIERRE de Dieppe, instauraient cette honteuse pratique dans les pillages des gallions d'Espagne, les méthodes ont pu changer, mais l'acte reste aussi criminel.

La radio risquerait, par son champ d'action et la plus grande sécurité de son émission lointaine, de lui donner un nouvel essor. A son propos, M. Paul de LA PRADELLE est tout aussi catégorique : « L'emploi sur mer des signaux et messages de détresse faux et trompeurs, pour attirer dans un guet-apens une unité militaire ou marchande de

(2) Bruneau, *op. cit.*, p. 147.

(3) Vattel, *Droit des gens*, tome III, p. 54.

l'ennemi est une violation des lois de l'humanité qui devrait engager la responsabilité personnelle de son auteur suivant le droit des gens » (4).

Non seulement les auteurs ont éprouvé le besoin d'affirmer hautement leur réprobation, mais les Conférences internationales et les Instructions Nationales précisent que l'emploi des signaux et messages de détresse, comme russes de guerre, est interdit.

En 1923, à La Haye, la *Commission des Juristes* lui consacra son article 10 : « Le fait de détourner de leur usage normal et légitime les signaux de détresse et les messages de détresse radiotélégraphiques prescrits par les Conventions internationales constitue une violation des lois de la guerre qui engage la responsabilité personnelle de son auteur suivant le droit international » (5).

Les Etats-Unis avaient proposé des règles renfermant les mêmes idées sous une forme plus originale. Article 8 : « Il est défendu de pervertir les signaux de radiotélégraphie et les messages de détresse prescrits par Convention internationale à d'autres qu'à leurs fins normales et légitimes. Une violation de cette règle constitue un acte de perfidie » (6).

Dans les Instructions qu'il a données à la Marine française le 8 mars 1934, le Ministre insiste aussi sur le caractère illicite d'un tel usage : Article 17 :

« Vous n'emploierez pas les signaux de détresse et les messages de détresse radiotélégraphiques prescrits par les Conventions internationales dans un autre dessein que celui que définissent les dites Conventions » (7).

(4) Paul de La Pradelle, La radioélectricité en temps de guerre, Revue de droit international, 1936, p. 107.

(5) Guerre aérienne, p. 240.

(6) Guerre aérienne, p. 157.

(7) Les règles italiennes de 1927 dans leur art. 53 sont conformes au principe universellement admis : « La distraction de leur usage normal et légitime des signaux et messages de secours constitue une violation des lois de la guerre qui engage la responsabilité de celui qui l'a commise. »

Article 72 : « Vous capturerez le navire neutre qui aurait émis un signal de détresse, non justifié à vos yeux par les circonstances. »

Vis-à-vis de la navigation neutre, nos directives de guerre attachent donc des conséquences graves puisqu'elles punissent de capture l'usage des signaux de détresse qui n'est pas conforme à la réalité. Il n'était pas besoin d'édicter une semblable sanction à l'égard de la navigation commerciale ennemie dont la sujétion à capture est permanente.

Le principe est donc catégorique. Heureusement, sa violation ne paraît pas avoir été très fréquente :

Il ne nous a pas été possible de vérifier et d'illustrer par des faits probants l'insinuation discrète suivante :

« Les sous-marins allemands tentent, a-t-on dit, d'attirer les navires au moyen de leurs appareils de T.S.F. en utilisant l'appel des détresse S.O.S., et en envoyant d'autres signaux ingénieux. Leur note normale est très haute et caractéristique, mais il est possible que des instructions spéciales leur soient faites, qui donneraient une note impossible à distinguer de celle d'un navire marchand britannique ou français » (8).

Certes, pendant la dernière guerre, la conduite des sous-marins allemands, dans la période de guerre sous-marine à outrance, est loin d'avoir été inspirée par le respect scrupuleux des lois de la guerre ; néanmoins, il serait injuste de les charger de ce nouveau crime sans autre preuve, et c'est sous toute réserve que tout présentons cette allégation dont nous regrettons de n'avoir pu reconnaître le vrai fondement.

L'emploi des signaux de détresse est pourtant susceptible de créer des cas plus douteux ou l'illégalité est moins apparente, le caractère déshonorant et criminel absent.

(8) Complément en date du 22 mai 1915 aux Instructions générales aux capitaines du 9 mars 1915.

Voici, par exemple, le stratagème employé par le Comte Félix de LUCKNER, commandant du voilier corsaire allemand le *See Adler*, croisant alors dans le Pacifique :

« Un matin, notre radiotélégraphiste m'apporta le message suivant : « *See Adler* coulé, pavillon battant ; commandant et une partie de l'équipage en route vers Montevideo ». L'Anglais ne ment pas sans motif. Les nouvelles du *See Adler* répandues par nos captifs libérés avaient sans doute inquiété l'armement, et les bateaux chargés au Cap, en Amérique du Sud, en Australie, en Nouvelle-Zélande, attendaient pour prendre la mer que les croiseurs lancés à notre recherche eussent arrêté notre course. Les primes d'assurances montaient, l'Anglais avait envoyé ce radio pour les faire redescendre. L'intérêt national lui a toujours été plus cher que la vérité. Mais, à canaille, canaille ennemie, nous envoyâmes nous aussi un T.S.F. « Au secours, « sous-marin allemand. » Le bruit se répandit que des sous-marins allemands croisaient dans le Pacifique, les taux d'assurances recommencèrent à monter » (9).

Ce récit piquant n'inspire aucune réprobation : et cependant, à le prendre à la lettre, il s'agit bien ici de l'émission d'un faux message de détresse réclamant du secours contre l'attaque imaginaire d'un sous-marin allemand. Mais ce radio ne participe pas au caractère honteux des messages intentionnellement destinés à attirer des navires secourables. Cela tient au but dans lequel le comte de LUCKNER le fit expédier et qui est assez clair et légitime pour que nous n'y revenions pas. Le Commandant « du *Dernier Corsaire* » ne semble pas du tout avoir destiné ce message aux navires à proximité, mais, par le canal des stations neutres de l'Amérique, aux armateurs et chargeurs effrayés par les coups de mains du *See Adler*. Nous refusons donc d'assimiler au crime de guerre ce radio lancé par le voilier allemand, dont l'honneur fut d'observer loyalement les lois de la guerre en toutes circonstances, au cours de ses raids contre le commerce allié. Il n'y a là qu'émissions de

(9) Comte Félix de Luckner, *Le dernier Corsaire*, p. 172.

fausses nouvelles parfaitement licites, et qui de plus avaient l'excuse de la légitime défense, puisque les Anglais les premiers avaient répandus le bruit de la capture du *See Adler*.

La guerre civile espagnole nous fournit un exemple récent de signal de détresse trompeur, mais dont le caractère est loin d'être perfide. Tels sont les faits :

Le 7 mars 1937, entre 14 heures et 16 heures, les postes de radio français et britanniques captaient à plusieurs reprises des messages télégraphiques d'un navire arrêté par un croiseur inconnu au large de Bilbao et réclamant du secours ; canonné, il était sur le point de sombrer. Il disait être l'*Adda*, navire anglais ; mais l'*Adda*, interrogé par radio, disait que tout allait bien à bord. Quant au mystérieux navire, il ne répondait pas aux demandes de renseignements, et on pouvait en conclure que son appareil de réception avait dû être détruit.

Les autorités françaises et anglaises envoyèrent sur les lieux plusieurs chalutiers, et les contre-torpilleurs anglais *Echo* et *Eclipse* appareillèrent de Saint-Jean-de-Luz. L'*Echo* se mit en communication avec le croiseur nationaliste *Canarias*, qui se trouvait à l'endroit prescrit, et qui, par signal optique déclara au commandant britannique que le navire coulé était le *Mar Cantabrico* dont l'équipage avait été recueilli par le *Canarias*.

Un rescapé du cargo recueilli par le chalutier d'Arcahon, le *Henri Cameleyre*, donna la solution de ces signaux mystérieux : le *Mar Cantabrico* venait des Etats-Unis et du Mexique avec une cargaison d'armes, comprenant en particulier huit avions (10) ; en cours de route le nom du bateau, pour plus de prudence, fut camouflé et maquillé en celui de l'*Adda*, de Newcastle, d'un tonnage sensiblement égal. Malheureusement, le croiseur *Canarias* ne s'y laissa

(10) Le poste nationaliste de *Radio-Verdad* indique le chiffre de 37 avions démontés, 41 millions de cartouches, 1.050 mitrailleuses et 7.000 fusils.

pas prendre et commença à canonner, si bien que le feu prit à la cale n° 2. C'est alors que fut lancé le S.O.S. en utilisant l'indicatif G.J.P.R. du bateau dont il avait usurpé le nom (11).

Pourquoi agit-il ainsi ? « La raison en est que s'il s'avouait espagnol attaqué par un espagnol, personne ne serait venu à son secours. Mais ainsi l'émotion est grande à Saint-Jean-de-Luz, d'où quatre torpilleurs britanniques se portent sur les lieux du sinistre ainsi que des cargos français » (12).

C'est donc dans un but purement défensif que le *Mar Cantabrico* emploie cette ruse, et l'on doit dans son attitude distinguer : d'une part le signal de détresse, d'autre part l'émission d'un faux indicatif d'appel.

Or, l'envoi d'un S.O.S. dans le cas du *Mar Cantabrico* est parfaitement licite. Attaqué, sur le point de sombrer, il appelle à l'aide. Il n'y a dans le secours qu'il réclame aucune arrière-pensée, le S.O.S. ne fait que reproduire l'expression exacte de la vérité. Mais est-il licite de se faire passer pour un navire anglais afin d'être assuré du secours porté par des navires de nations étrangères à la guerre civile ?

Il nous semble qu'il faut répondre par l'affirmative en raisonnant par analogie avec l'usage du faux pavillon. Cette ruse est reconnue aux navires belligérants en mer, et l'on peut assimiler au port d'un pavillon neutre l'appel radiotélégraphique en usurpant l'indicatif d'un vaisseau étranger au conflit.

La considération du but proposé par le Commandant du navire qui se livre à de pareilles émissions est donc primordiale pour apprécier la légalité des signaux transmis. Ce n'est que lorsque la ruse est accomplie dans une fin offensive qu'elle est entachée de perfidie, et par conséquent illégitime. Souhaitons que la violation de cette loi de la guerre ne se présente pas dans l'avenir, car de telles prati-

(11) Les journaux : the Times, 9-10 mars 1937 ; le Temps, 10-11 mars 1937 ; le Journal, 9 mars 1937.

(12) Bruneau, op.cit., p. 146.

ques tendent à faire disparaître des hostilités les quelques vestiges d'humanité qui y subsistent, en supprimant la confiance dans la parole donnée.

§ II. — *Emploi illicite de la radiotélégraphie
par les navires-hôpitaux*

La *Convention X de La Haye*, en accordant une immunité de capture aux navires hospitaliers, prend bien soin de spécifier que cet avantage n'est attribué que s'ils s'abstiennent de participer aux opérations militaires et de gêner en quoi que ce soit les mouvements des combattants : « Ceux-ci peuvent accepter ou refuser leur concours ; ils peuvent leur enjoindre de s'éloigner ; leur imposer une direction déterminée, et mettre à bord un commissaire, même les détenir si la gravité des circonstances l'exige. Le droit de visite est la contre-partie de l'immunité qui leur est accordée » (13).

L'article 8 de la Convention dispose à cet effet :

« La protection due aux navires hospitaliers et aux infirmeries des vaisseaux cesse si l'on en use pour commettre des actes nuisibles à l'ennemi. N'est pas considéré comme étant de nature à justifier le retrait de la protection, le fait que le personnel de ces bâtiments et infirmeries est armé pour le maintien de l'ordre et pour la défense des blessés ou malades, ainsi que le fait de la présence à bord d'une installation radiotélégraphique. »

La T.S.F. ainsi considérée comme indispensable sur les navires-hôpitaux ne doit pas être l'occasion de commettre des abus en transmettant des messages d'ordre militaire. Le fait de se servir des navires-hôpitaux dans un tel but est perfide et absolument illicite. L'usage de la radio doit donc être tout à fait réglementé et restreint aux messages intéressant la sécurité de la navigation et la recher-

(13) Basdevant, Conférence Ecole de guerre navale, 1935, p. 63.

che des naufragés. WESTLAKE, dans son *Traité de droit international*, va même jusqu'à réclamer des limitations irréalisables pratiquement : « Les navires-hôpitaux peuvent se servir de la T.S.F., sous réserve du droit des commandants belligérants de requérir la suppression de l'installation ou sa réduction, de façon à permettre la réception mais non l'émission des messages. » (14) L'on préviendrait cette façon l'envoi de renseignements militaires recueillis sous le couvert de l'immunité, mais ce serait priver le navire de tout moyen d'indiquer sa position, les résultats de ses recherches et les dangers qu'il peut rencontrer.

L'abus de la radiotélégraphie sur les navires hospitaliers a été sanctionné, pendant la guerre, par un jugement de la *Haute Cour de Justice, division d'Amirauté*, en date du 21 mai 1915, et confirmé en appel, devant le *Comité Judiciaire du Conseil privé*, daté du 8 mai 1916 : « Lorsqu'il résulte des circonstances qu'un navire ennemi qui se présente comme bâtiment-hôpital militaire n'a été en réalité ni construit ni aménagé, ni utilisé dans le seul but de porter secours aux blessés, malades et naufragés, et qu'il a été aménagé et utilisé comme navire signaleur dans un but militaire, il perd le bénéfice de la *Convention X de La Haye* de 1907, et doit être confisqué » (15).

Ce jugement a été en l'espèce rendu à propos de l'*Ophelia*, navire-lazaret allemand saisi par les autorités britanniques pour s'être livré à des émissions de signaux en mer.

Naturellement, les Allemands protestèrent contre cette

(14) Westlake, op. cit., p. 469.

(15) Fauchille et Basdevant, *Jurisp. britannique*, tome I, p. 251 à 262 ; tome II, p. 142 à 161. *Remarque* : Le Conseil des Prises ne connaît pas des prises effectuées sur la marine de guerre ennemie ; par suite, si un bâtiment hospitalier militaire perdait ses immunités pour avoir pratiqué l'assistance hostile, il semble qu'il pourrait être confisqué par simple mesure administrative. Toutefois, en Angleterre, on a fait intervenir la Cour des Prises, dans le cas de l'*Ophelia*, et pratiquement c'est la solution la meilleure. » (Basdevant, conférence Ecole de guerre navale, 1935, p. 63.)

capture et la confiscation qui s'ensuivit. Le gouvernement impérial publia un *Livre Blanc*, dans lequel il attaquait le jugement de la Cour des Prises Britannique, comme étant contraire à la *Convention de La Haye*. ZITELMANN, dans « *Modern Germany* » (16), considère la saisie de l'*Ophelia* comme une violation de la loi par les Anglais. La *Croix-Rouge allemande*, dans une note du 17 avril 1915, essaie d'en justifier les agissements (17). SCHEER, enfin, explique qu'après le combat du bateau-feu de Haaks, des torpilleurs allemands avaient été coulés et qu'on avait envoyé le bateau-hôpital *Ophelia* ramasser les survivants. « Mais les Anglais de le saisir et de le considérer comme de bonne prise, malgré la nature incontestable de ses aménagements et ses marques de navire-hôpital, sous prétexte qu'il remplissait une mission de renseignements » (18).

Que reprochait-on à l'« *Ophelia* » pour que des croiseurs anglais l'aient capturé le 18 octobre 1914 ?

Un ensemble de circonstances autorisait tous les soupçons : le 7 octobre, pour se rendre au secours des naufragés d'un combat de la veille, l'*Ophelia* eut des retards inexplicables. Le 8 au matin, il prit la fuite devant un sous-marin anglais, visiblement pour échapper à la visite, et se trouvait dans des parages où aucun navire n'avait été coulé. On découvrit de plus une quantité inusitée de feux Verrey de différentes couleurs, et on ne peut considérer comme satisfaisante l'explication du docteur chef de bord PFEIFFER, déclarant qu'ils servaient à accuser réception des signaux morses et à éclairer la surface de la mer, pour rechercher les cadavres.

Mais, ce qui était plus grave, le navire allemand correspondait par T.S.F. avec des bâtiments de guerre alle-

(16) *Modern Germany*, Chap. XI, The war and International Law, p. 600.

(17) Bulletin International des Sociétés de la Croix-Rouge, 1915, p. 307 et 463.

(18) Scheer, La Flotte allemande de haute mer, p. 187.

mands et en recevait des ordres : il se trouvait donc soumis à leur commandement. Aussitôt après la capture, l'opérateur GRAU produisit la traduction d'un message chiffré reçu le 17 au soir : il était rédigé suivant le deuxième code allemand H.V.B. qui servait aux navires d'Etat non combattants, et avait été expédié par le cuirassé allemand *Wurtemberg*. Ce message, dont il n'y a pas lieu de suspecter l'authenticité, s'exprime en ces termes : « Rendez-vous de suite au bateau-feu de Haaks. Instructions complémentaires suivront. »

L'*Ophelia* obéit. Comme à 1 heure du matin il n'avait pas reçu de nouvelles instructions, et ne sachant pourquoi il avait été envoyé sur ce point, le Docteur PFEIFFER envoya un radio à la station de *Norddeich* et le rédigea en chiffres. Sa teneur a été indiquée à la Cour comme il suit (19) :

« Veuillez envoyer le télégramme suivant au *Wurtemberg* ; suis au bateau-feu de Haaks, demande nouvelles instructions. » Peu après l'*Ophelia* recevait le message suivant de *Norddeich* : « Cherchez à 3° 55' est, 52° 51' nord et dans les parages — *Norddeich*. » Les deux messages ont été entendus mais non compris par l'opérateur à bord du croiseur britannique *Lawford*, et peu après arrêté par une escadre de navires anglais l'*Ophelia* était visité par le lieutenant-commandant PETERS, du *Meteor*, mais avant son arrivée le Docteur PFEIFFER avait fait jeter des documents par dessus bord.

En appel Sir Arthur CHANNEL, dans son rapport, insiste particulièrement sur la conduite tenue par l'*Ophelia* en matière de messages :

1. — Envoi de messages en chiffre secret

La *Convention X* est muette, mais tous les messages expédiés par un bâtiment hospitalier doivent être d'un ca-

(19) Fauchille et Basdevant, *Jurisp. Britannique*, tome I, p. 258.

ractère innocent. Si on peut concevoir que des ordres adressés à un tel navire soient transmis en chiffre secret pour éviter leur découverte par l'ennemi, on ne peut faire une pareille tolérance pour les messages envoyés par le navire-hôpital afin de demander des instructions. Au moins, si le simple fait d'envoyer des messages chiffrés ne lui fait pas perdre sa protection, doit-il en prendre note pour qu'au cours de la visite il puisse fournir une preuve de leur caractère innocent.

2. — Tenue des registres et destruction des documents

Etant donné la facilité pour les navires-hôpitaux de faire des signaux interdits, l'existence d'un livre de signaux est nécessaire. Or, celui de l'*Ophelia* était mal tenu : il y avait le livre F.T. (Funken télégraphique) qui portait des messages insignifiants concernant les affaires du navire et adressés à *Kiel*, et un second pour les informations d'ordre général transmises par *Norddeich*. Or, à part ce dernier livre, tous ceux qui pouvaient exister furent jetés par dessus bord, quand on vit que le navire allait être visité.

« Or, si quelqu'un détruit délibérément un document dont le contenu aurait fortement milité en sa faveur ou contre lui, il en résulte une présomption aussi forte que possible que, s'il eût été produit, ce document eût milité contre lui, et même s'il détruit le document de son fait, mais dans des conditions telles que l'intention de supprimer la preuve doive être écartée, même alors il doit pâtir de son acte. Il est dans la position où il se trouve sans l'appui sur lequel il aurait pu compter » (20).

Si l'on peut admettre la destruction du code secret, pour l'empêcher de tomber entre les mains de l'ennemi, rien n'autorise celle du livre des signaux en morse, et rien ne permet de croire qu'*PFEIFFER* disait vrai quand il dé-

(20) Fauchille et Bâsdevant, *Jurisp. britannique*, tome II, p. 160.

déclarait que ce livre ne contenait que des messages absolument innocents, et qui auraient pu être lus par tout le monde.

Donc, le fait que l'*Ophelia* correspondait et se conformait aux ordres lancés par radio venant des bâtiments de guerre le transforme en navire ennemi. Un bateau hospitalier doit tenir un registre complet et exact des signaux et messages radiotélégraphiques reçus et envoyés, sauf, pour ceux envoyés en langage secret, à en indiquer le contenu, mais non les termes précis ; et la destruction de papiers, hormis le code secret des signaux, est prohibée. « Leurs Seigneuries estiment que le capitaine PFEIFFER et les autres témoins se sont donc, par leurs actes, mis d'eux-mêmes dans une situation telle qu'on ne peut ajouter foi à leur déposition », et l'appel est rejeté.

L'Etat qui a recours à de tels stratagèmes pour se procurer subrepticement et sans risques des renseignements précieux, commet un manquement au droit des gens. « De tels abus finissent par faire porter leurs conséquences sur les navires-hôpitaux honnêtes : c'est bien ce qui arriva à la fin de 1917, quand les Alliés durent supprimer les marques distinctives de leurs navires hospitaliers, pour les soustraire à l'attaque des sous-marins allemands » (21).

(21) Bruneau, op. cit., p. 80.

CHAPITRE II

PROTECTION DE LA NAVIGATION COMMERCIALE

A côté de l'aspect offensif de l'emploi de la radio, que nous avons vu s'épanouir dans les opérations d'ensemble de la guerre navale, mettant aux prises les escadres adverses pour la conquête de la maîtrise de la mer, l'aspect défensif prend une importance prépondérante dès que les Alliés eurent acquis le contrôle incontestable des Océans (1).

L'Allemagne, bloquée économiquement, lance alors contre le commerce maritime les déclarations de guerre sous-marine sans merci, et si le rôle des grands bâtiments de ligne semble achevé, la lutte se poursuit entre les navires de commerce qui assurent le ravitaillement de l'Entente et les sous-marins allemands. Dans ses grandes lignes donc, l'emploi offensif de la T.S.F. correspond à la période du début de la guerre qu'on a appelée la guerre des croiseurs, pendant que l'emploi défensif trouve surtout ses applications dans la seconde période, celle de la campagne sous-marine.

« La T.S.F. fut alors un moyen de protection du navire marchand à la mer. Elle lui permettait tout simplement d'appeler au secours. C'était, au milieu de l'Océan, comme la voix du passant attardé la nuit, qui, assailli par des malandrins, demande de l'aide » (2).

En 1914, seuls les plus gros vaisseaux de commerce étaient équipés d'appareils sans fil. Mais aussi bien en

(1) Pour ce chapitre nous avons utilisé les documents du Service Historique de l'Etat-Major général de la Marine, en particulier : Laurens, La Guerre sous-marine (la protection des navires de commerce ; la protection de la navigation commerciale).

(2) Lt de vaisseau de Rivoyre, Hist. de la guerre navale, p. 396.

France qu'en Angleterre, l'Etat imposa aux Compagnies l'installation obligatoire sur les navires d'un certain tonnage. Au début, l'Etat participait aux frais de l'installation et de l'équipement, fournissait parfois lui-même le matériel ; puis les propriétaires durent supporter certaines charges à la fin de la guerre pour garder le bénéfice de ces installations. « La difficulté fut alors de se procurer du matériel, car les usines fabriquant les appareils électriques étaient peu nombreuses, et ne possédaient qu'un personnel restreint. En outre, les armateurs ne se montrèrent pas disposés à faire la dépense nécessaire et l'Etat dut se substituer à eux pour les commandes » (3).

Les navires de 500 tonneaux devaient être équipés ainsi en France, mais ce n'est qu'en 1917 que les livraisons s'effectuèrent. D'autre part, il y avait pénurie de radiotélégraphistes, jusqu'à ce que le nombre d'opérateurs fournis par l'école de Radiotélégraphie se trouvât suffisant pour qu'on puisse installer des postes sur les bâtiments de commerce.

« Cette amélioration notable fut d'une grande ressource ; les navires n'étaient plus isolés et bénéficiaient des indications recueillies dans toute l'étendue de la portée des appareils. Un sous-marin signalé voyait se créer, dans un grand rayon autour de lui, une zone que les bâtiments évitaient soigneusement. En cas d'attaque, les patrouilleurs voisins pouvaient intervenir parfois à temps pour sauver le navire ou du moins assez vite pour la sécurité de l'équipage » (4).

L'usage de la radiotélégraphie pour la protection de la navigation commerciale au service des Alliés revêtit deux aspects pendant la dernière guerre : d'une part sur les vaisseaux, le service de la T.S.F. fut strictement réglementé ainsi que les émissions de messages de détresse. D'autre part, les stations côtières envoyaient aux bâtiments à la mer des renseignements concernant les sous-marins, sous forme d'*avis de guerre*, ou « *war warnings* ».

(3) Clerc Rampal, La marine française pendant la grande guerre, p. 75.

(4) Clerc Rampal, op. cit., p. 75.

SECTION I

RÉGLEMENTATION DE LA RADIODÉLÉGRAPHIE SUR LES NAVIRES DE COMMERCE

L'importance capitale de la T.S.F. à bord des navires marchands fut mise en lumière le 4 novembre 1915, lorsque le *Calvados* fut coulé tout près d'Oran par un sous-marin. Malgré la proximité de la côte algérienne, il n'en put recevoir aucun secours parce que son appareil de T.S.F. n'était pas en état de fonctionner, et qu'il n'y avait pas d'opérateur à bord.

La T.S.F. eut par ailleurs souvent l'occasion de prouver que par elle beaucoup de sauvetages eussent été impossibles : M. CLERC RAMPAL rapporte l'exemple du croiseur auxiliaire *Golo II* qui sauva en mars 1917 l'équipage d'un vapeur anglais, canonné à 90 milles marins du lieu où il reçut le premier message. Tout au cours de sa route, il suivit les péripéties de la lutte et arriva sur le lieu du combat à temps pour recueillir les passagers dans les embarcations (5).

§ 1. — Restrictions à l'usage de la T.S.F.

L'utilité éprouvée de la présence à bord d'une installation radioélectrique ne doit pas, pour des raisons que nous avons eu déjà l'occasion d'indiquer, aboutir à son emploi inconsidéré : son usage ne se légitime que dans les cas urgents. Une circulaire du 28 septembre 1914 attirait déjà l'attention sur cette question : « Alors que la censure la plus rigoureuse est exercée sur les organes de la presse, afin d'éviter de laisser porter à la connaissance de l'ennemi des renseignements militaires, ces postes de T.S.F., négli-

(5) Clerc Rampal, op. cit., p. 77.

geant la publicité donnée par la radiotélégraphie à leurs messages, se sont crus autorisés à transmettre des indications précises sur les questions intéressant directement la défense nationale. »

De telles pratiques ne peuvent ainsi être tolérées et la circulaire pose la nécessité d'un visa donné par le capitaine lui-même pour les messages de bord avant leur expédition. Le visa devra être refusé s'il s'agit d'un télégramme relatif à des mouvements des bâtiments de guerre français ou alliés, à des mouvements de navires affrétés par l'Etat français ou un gouvernement allié, à des mouvements de troupes transportées par mer, à des règlements de ports français ou d'un pays allié et en général à toutes opérations maritimes ou militaires. L'Amirauté anglaise fit d'ailleurs les mêmes remarques : « L'emploi inconsidéré de la T.S.F. serait, croit-on, une des causes les plus fréquentes des captures par les corsaires ; aussi l'Amirauté vient-elle d'informer confidentiellement le *Lloyd* qu'elle refusera désormais l'assurance d'Etat pour les risques de guerre à tous les navires sur lesquels l'appareillage de T.S.F. ne comportera pas un disjoncteur placé sur l'émission et entre les mains du Commandant, de telle sorte qu'il soit impossible d'émettre aucun signal sans son ordre. »

L'usage de la T.S.F. doit donc être très restreint, car la transmission d'une communication commerciale peut en effet d'une part troubler la réception d'un ordre d'origine militaire et avoir pour les opérations des conséquences graves, et d'autre part, déceler aux croisières ennemies la présence d'un bâtiment de commerce français, prise possible qu'elles auraient pu ignorer ; enfin provoquer la réponse d'un bâtiment de guerre dont la présence inconnue aurait pu faciliter la surprise de l'ennemi.

Des consignes sévères s'imposent d'autant plus avec la guerre sous-marine, commencée en 1915, et des recommandations sont faites aux autorités maritimes pour les inviter à proscrire tout signal de T.S.F. indiquant la posi-

tion à la mer des bâtiments transportant des troupes ou du matériel de guerre : « En mai 1915, les Instructions de l'Amirauté aux navires de commerce concernant l'usage de la T.S.F. furent entièrement révisées et renforcées. Il fut strictement interdit à tous les navires marchands britanniques d'expédier des messages sans fil autres que les signaux de détresse, à l'intérieur d'une zone côtière de 100 milles. En dehors de cette limite, ils pourraient annoncer leur arrivée par T.S.F. s'ils sont assez prudents pour ne pas publier leur vraie situation ; s'ils donnaient une position c'en devait être une fausse, qui serait corrigée à sa réception selon un code convenu » (6).

Les restrictions s'étendirent aux communications entre agences des compagnies de navigation ou entre celles-ci et leur direction dans la Métropole. En France, un code secret chiffré fut mis à leur disposition au début de 1916, destiné à s'appliquer seulement aux « télégrammes donnant les indications sur la date et l'heure des grands navires quittant le continent américain pour l'Europe ou les escales européennes pour la France et vice versa ; sur la destination fixée pour les voyages précités, sur la partie de la cargaison comprenant soit du matériel de guerre, soit des matières premières destinées à la fabrication des munitions ou de matériel de guerre ».

Dans les circonstances extrêmement rares où un navire de commerce français devait entrer en communication avec un bâtiment de guerre de même nationalité, pour lui fournir une information extrêmement urgente, lui demander ou recevoir un ordre, les télégrammes devaient être chiffrés. Le chiffre était basé sur le système de la grille avec mots-clés. Pratiquement, l'activité des stations de bord devait être réduite à l'émission des signaux de détresse ou de ceux qui annonçaient un danger quelconque pour la navigation commerciale.

(6) Fayle, *Seaborne trade*, tome II, p. 95.

§ II. — *Signaux de détresse*

Une série d'instructions rappelant d'ailleurs les diverses restrictions dont nous venons de dégager les principes réglemente l'utilisation de la radiotélégraphie sur les navires de commerce.

Ainsi, les premières *Instructions générales aux capitaines*, en date du 9 mars 1915, déclarent : « Tout navire possédant une installation de T.S.F. qui sera attaqué par un sous-marin et aura besoin de secours, émettra le signal S.O.S. (7) suivi de dix fois la lettre S, l'ensemble du signal étant répété fréquemment de façon à différencier cet appel du signal de détresse ordinaire. Dès réception de ce signal, des secours armés seront envoyés, mais il est recommandé aux grands navires marchands de ne pas s'approcher. »

Mais, à la réception d'un message aussi laconique, tous les bâtiments avoisinants assaillent de questions le navire en détresse, si bien que les ordres télégraphiques en venaient à se brouiller et à gêner le service des navires de patrouille. A cet inconvénient, la *Circulaire du 5 juillet* de la même année eut pour tâche de remédier :

« Tout navire en détresse par suite de l'attaque d'un sous-marin doit émettre : 1) le S.O.S. suivi de dix fois la lettre S ; 2) l'indication de sa position, soit par relèvement vrai et distance d'un point à terre, soit par latitude et longitude ; 3) l'indication du genre d'attaque : torpillé, canonné, chassé ; 4) l'indication de l'assaillant : sous-marin, torpilleur, croiseur ; 5) l'indication du nom du bâtiment en détresse ou de son indicatif d'appel.

La *Circulaire du 29 novembre 1915* complète ces instructions : les signaux ne pourront être émis que sur ordre

(7) S.O.S. signifie: save our souls (sauvez nos âmes) et s'exprime en morse par . . . — — — . . . Cet indicatif a remplacé le signal établi par une circulaire Marconi de 1904 : C.Q.D. (come, quick, danger).

formel et suivant les instructions écrites du capitaine : elles seront données sans délai aux radiotélégraphistes et exécutées toutes les demi-heures, la position du bâtiment et la route suivie seront inscrites sur une ardoise au poste de T.S.F., ce qui permettra les émissions instantanées, en cas d'attaque à la torpille. Cette question a été codifiée à la *Conférence des Délégués des Amirautés Alliées*, réunie à Paris le 28 novembre 1915.

Navires en convoi : La *Conférence Interalliée de T.S.F.* siégeant à Paris le 24 juillet 1918 a réglé les signaux à envoyer dans un convoi en Méditerranée, lorsqu'un navire convoyé est torpillé c'est l'escorteur qui doit faire le signal *Allo* et rendre compte par message chiffré de l'accident à l'autorité maritime la plus proche. Les délégués français signalent que dans de nombreux cas où le convoyeur était anglais, le message chiffré a été omis ; et, par suite, certains secours qu'il eût été facile d'envoyer ne l'ont pas été. La Commission déclare indispensable que l'émission du signal chiffré suivant l'*Allo* soit obligatoire, que chaque nation prenne les mesures voulues pour que les convoyeurs connaissent les centres de patrouilles alliées auxquels ils auraient éventuellement à signaler en chiffres un torpillage ou à demander des secours. Les délégués français insistent et obtiennent une plus large émission des S.O.S. par les navires de commerce en convoi, lorsqu'ils croient qu'ils sont torpillés et que le convoyeur ne s'est pas aperçu de l'accident.

§ III. — *Signaux de danger*

En dehors des signaux de détresse ainsi réglementés par les circulaires successives, et mises au point à Malte par la *Commission Interalliée*, celle-ci élaborera un plan sur l'ensemble de la question de la T.S.F. en Méditerranée à bord des vaisseaux marchands.

Les *Instructions Générales aux capitaines* éditées le

27 avril 1916 comprennent les règles établies à Malte dans la deuxième partie de leur fascicule qui est ainsi divisé :

Chapitre I : Règles générales ; Chapitre II : Usage normal de la T.S.F. ; Chapitre III : Signaux à transmettre par un bâtiment rencontrant un sous-marin ; Chapitre IV : Service d'information par T.S.F. pour les navires à la mer.

Dans le troisième chapitre qui reproduit d'abord les prescriptions du 8 juillet 1915 concernant les S.O.S., un paragraphe est ajouté relatif aux signaux à faire par les bâtiments qui rencontrent un sous-marin mais ne sont pas en danger immédiat.

Dans ce cas, le bâtiment transmet : 1) cinq fois le mot *Allo* ; 2) l'indication de sa position par longitude et latitude ; 3) l'heure comptée de zéro à vingt-quatre heures et la date se suivant, de manière à former un groupe de quatre chiffres ; 4) son nom en toutes lettres.

Il est en effet inutile et même nuisible qu'un navire qui n'est pas en danger mais vient d'apercevoir un sous-marin fasse le signal de détresse, mais l'information de la présence d'un tel submersible est fort intéressante pour les autres bâtiments dans les parages.

Deux chapitres supplémentaires sont relatifs : le premier aux signaux à faire par un bâtiment de commerce rencontrant un champ de mines ou une mine ou une torpille en dérive ; le second aux signaux à faire en cas d'attaque par un corsaire ennemi, où le signal S.O.S. est remplacé par le signal B.B.T.

Tels sont, dans leur généralité, les principes qui régissent les émissions des navires de commerce alliés, strictement réglementés et simplement destinés à assurer leur indispensable sécurité. Les stations radiotélégraphiques côtières participèrent d'ailleurs à cette protection par les avertissements généraux relatifs aux zones dangereuses et adressés à la navigation commerciale.

SECTION II

AVIS DE GUERRE — WAR WARNING

§ I. — *Système appliqué en Méditerranée*

Le 19 novembre 1915, l'Amiral PINO PINI communiquait à notre attaché naval à Rome une circulaire établie par l'Amirauté italienne, dans le but d'organiser un service journalier de renseignements relatifs aux dangers pour la navigation en Méditerranée, résultant de l'action des sous-marins, et à les transmettre aux stations de T.S.F. pour que celles-ci les signalent à des heures déterminées aux navires à la mer.

A la *Conférence des délégués des Amirautés alliées* à Paris, il fut décidé que les grands postes de T.S.F. méditerranéens transmettront, toutes les douze heures, un bulletin récapitulant les renseignements reçus sur la position des sous-marins ennemis, depuis le bulletin précédent, dans la même forme que les signaux *Allo*.

Le télégramme quotidien de l'Etat-Major général systématise le libellé des télégrammes particuliers et, suivant la *Circulaire du 24 avril 1917*, donne la dernière position connue en indiquant si possible le sens dans lequel on estime que le sous-marin se déplace. Les avis de guerre seront rédigés et lancés en trois langues : français, anglais, italien. Les officiers chargés du service de T.S.F. doivent bien s'assurer que les opérateurs reçoivent et communiquent régulièrement à leurs commandants les avis de guerre au cours de leurs inspections à bord, car ils doivent s'en inspirer pour le choix de leur route. Quant aux avis de guerre relatifs aux mines, les zones dangereuses doivent être calculées largement : ainsi on évitera le retour d'accidents tels que celui qui advint au *Warrior*, coulé par une mine, parce que la zone indiquée par les torpilleurs était trop étroite.

La *Circulaire*, du 26 février 1917 précisait que dans les avis de guerre la position des sous-marins devait être déterminée par les différentes sources d'information, à l'exclusion formelle et absolue des observations radiogoniométriques. La Méditerranée occidentale est divisée en trois zones correspondant aux trois stations de *Toulon*, *Bizerte*, *Oran*. De plus, la station de radio du *Mourillon* est utilisée comme station réceptrice chargée de la discipline de la T.S.F. et du chiffre : elle permet de localiser et de signaler aux autorités compétentes les fautes de T.S.F. et du chiffre commises par les unités placées sous leurs ordres.

La *Commission Interalliée de Corfou* réunie les 26, 27, 28 juin 1918 précise qu'il n'y aura plus d'avis de guerre général mais seulement des avis de guerre locaux. Pour chaque station il y aura deux avis par jour ; chacun d'eux donnera les renseignements sur les positions nouvelles des sous-marins, sur les dangers indiqués par les *Allo* reçus des navires en mer... La *Conférence Interalliée de T.S.F.* siégeant à Paris le 24 juillet décide de faire figurer dans les avis de guerre les sous-marins ne s'étant pas manifestés depuis 24 heures, lorsqu'on aura certaines raisons de croire qu'ils n'ont pas quitté leur zone d'opérations.

§ II. — *Système appliqué dans l'Océan et dans la Manche*

Jusqu'à la fin de 1916, les « war warnings » de l'Amirauté et les avis de guerre de l'Etat-Major général sont totalement distincts. Depuis le début de juin 1916, l'Amirauté britannique avait établi un système de war warnings dans les mers autres que la Méditerranée. Elle a rédigé des Instructions qui, en ce qui concerne les bâtiments de commerce, sont les suivantes : les avis aux navires marchands seront envoyés par les stations dites standard et autres stations, à la suite des communiqués de presse. Si le message est urgent, il pourra être transmis immédiatement par la station et répété à l'heure réglementaire suivante. Ces avis commencent par les mots : « government war warnings begins » et se terminent par le mot « end ».

Ils sont adressés à A.B.M.V. (all british merchant vessels) et il n'y sera pas fait de réponse. « Autant que possible ils seront rédigés de manière à ne contenir rien de ce qui peut être utile à l'ennemi ; ainsi on préviendra les navires d'éviter un danger signalé, plutôt qu'on ne leur indiquera une route à suivre. Si l'on se sert d'un code, on chiffrera en entier le renseignement que l'on veut tenir secret. Mais, afin d'éviter la possibilité de faux ordres émis par les agents allemands, l'Amirauté enjoignit aux capitaines de négliger tous les ordres positifs, à moins qu'ils ne soient adressés à des navires individuellement » (8).

En France, les *Instructions générales aux capitaines des navires de commerce*, dans leur édition du 27 avril 1916, prévoient l'émission par les stations radiotélégraphiques des côtes françaises de la Manche et de l'Atlantique des informations concernant les mines, les bâtiments suspects, les épaves. Mais après leur émission française, ces radiotélégrammes sont transmis ensuite en anglais. Pour que les navires français puissent à leur tour profiter des signaux d'avertissement, relatifs aux sous-marins ou autres dangers, envoyés par les stations anglaises, il est nécessaire que les heures de veille sur nos bâtiments soient celles où sont émis ces signaux, c'est-à-dire les heures indiquées en temps moyen de Greenwich, en dehors de la Méditerranée où fut adoptée l'heure de l'Europe centrale. Sur les instances de l'Etat-Major français, l'Amirauté fait suivre, à partir du 18 novembre 1916, le texte anglais des war warnings par sa traduction en français.

L'accord entre les deux pays se réalisa au début de 1917 et s'exprime dans la *Circulaire du 26 février*.

1) Les radiogrammes *Allo* sont réservés aux bâtiments à la mer pour signaler les sous-marins aperçus : ils sont lancés en attaquant la station côtière la plus à portée.

2) Les informations données par les stations côtières aux navires à la mer seront rédigées en clair et lancées

(8) Fayle, op. cit., vol. II, p. 95.

succesivement en français et en anglais. Le texte français commencera par les mots « avis de guerre » et finira par le mot « fin » ; le texte anglais commencera par « government war warnings begins » et se terminera par le mot « end ».

Chaque avis de guerre donnera : 1) la dernière position connue de chaque sous-marin ennemi ; 2) les zones dangereuses en raison des mines, en déterminant avec jugement celles des zones qu'il est indispensable de signaler en clair ; quand une zone minée est protégée par des patrouilleurs, c'est à ceux-ci qu'il appartient d'avertir les navires à proximité, par pavillon ou à la voix ; 3) les indications relatives aux corsaires ; 4) les indications sur les routes à suivre en les donnant sous une forme négative : s'éloigner de tel coin ou en passer à telle distance... ; 5) tous autres avis relatifs aux dangers de la navigation et dus à des causes de guerre.

La radiotélégraphie a effectivement collaboré à la sécurité des navires marchands et des convois guettés par les submersibles allemands : d'une part les navires en mer avertissaient par ce procédé les stations côtières de la présence des sous-marins ennemis ; d'autre part ces stations terrestres groupant les renseignements, les diffusaient ensuite sous la forme des avis de guerre ou war warnings, pour signaler les zones dangereuses. De cette collaboration étroite entre stations fixes et stations mobiles naissait un réseau d'informations précieuses, contribuant efficacement à la protection de la navigation commerciale, et à la sauvegarde du précieux tonnage qui assurait la vie des Alliés par le maintien de leurs communications avec les pays d'outre-mer.

CONCLUSION

La guerre sur mer nous a ainsi donné l'occasion d'étudier un des aspects des règles juridiques concernant la radiotélégraphie.

D'abord, sur un théâtre d'hostilités, où navires neutres et navires belligérants se trouvent en présence, il s'est agi d'insérer dans la théorie générale des droits et devoirs de la neutralité, des règles spéciales tenant compte des caractéristiques de la T.S.F. Puis, dans les rapports entre belligérants, le Droit intervient, pour faire la distinction entre les activités qui leur sont permises et celles qui leur sont défendues, s'appuyant à cet effet sur les *criteria* imprécis de la ruse et de la perfidie.

Le Droit ainsi se met au service de la technique. Celle-ci le précède et l'adaptation ne se fait pas instantanément. Après une période transitoire pendant laquelle les Juristes recourent à des fictions, raisonnent par analogie, il vient un moment où la science nouvelle reçoit un cadre juridique approprié. Nous l'avons remarqué pour la T.S.F. qui, après avoir commencé par suivre le sort de la Télégraphie ordinaire, a fait l'objet devant la *Commission des Juristes de La Haye*, de discussions qui consacraient, par leur spécialité, son autonomie. Il serait d'ailleurs désirable que la question reçoive une nouvelle réglementation internationale, destinée à jouir auprès des Puissances d'un plus grand crédit que la tentative pourtant fort intéressante de 1923.

N'oublions cependant pas que la matière est en perpétuel renouvellement. Aux perfectionnements incessants de la technique, dont l'utilisation risquerait d'être quelque peu anarchique, les Juristes se doivent d'opposer sans tarder leurs règles pratiques de Justice et d'Équité. Puisqu'il

est malheureusement trop vrai que les inventions conçues par le génie humain sont détournées de leurs applications pacifiques pour servir d'instruments de combat, qu'au moins la règle de Droit canalise ces activités destructrices, laissant d'une part le champ libre à leurs utilisations légitimes, mais sanctionnant par contre leurs emplois abusifs et illicites.

A cet égard, il ne faut pas perdre de vue les progrès faits par la radioélectricité dans le cadre des transmissions maritimes, depuis la dernière guerre, qui a elle-même largement contribué aux développements de sa technique par les champs d'expérience nombreux qu'elle a présentés.

Ainsi, la radiogoniométrie déjà au point pendant la guerre mondiale s'est, depuis, généralisée, et son utilité, en temps de paix, ne cesse d'être appréciée. Permettant de déceler la direction de laquelle parvient une émission, d'obtenir ainsi en quelques minutes la position approchée d'un navire, elle accroît la sécurité de la navigation.

Après avoir eu recours aux radiogoniomètres terrestres, la marine, dans le souci de conserver au capitaine du navire toutes ses responsabilités, s'est ralliée à l'emploi des radiogoniomètres de bord « qui, de plus, présentent l'avantage de permettre de relever un autre bâtiment naviguant dans les mêmes parages, ce qui diminue les risques d'abordage » (9).

La guerre a vu aussi les essais couronnés depuis d'un complet succès de la réception des ondes hertziennes, par les sous-marins en plongée, invention que nous devons au Duc DE BROGLIE. La détection des obstacles, après avoir été étudiée par le Professeur LANGEVIN, au moyen des ondes ultra-sonores maritimes, est actuellement préconisée par les ondes hertziennes très courtes.

L'enregistrement des signaux de détresse a été aussi

(9) Massenet : Radiogoniomètres et radiophares, *Revue Maritime*, avril 1920, p. 450. Les chalutiers entre eux utilisent aussi la radiogoniométrie afin de rallier celui qui a trouvé le banc de poissons ; des humoristes ont pu dire alors que l'on pêchait à l'aide de la T.S.F.

recherché par un appareil automatique, dispensant d'une veille permanente, onéreuse pour les armateurs, grâce à un récepteur auto-alarme qui, sans l'aide d'un opérateur, enregistre et déclenche aussitôt un signal avertisseur. Entre l'appareil français de l'ingénieur CHAUVÉAU qui respectait l'appel S.O.S., et l'appareil MARCONI qui utilisait un signal spécial, la *Conférence Internationale radiotélégraphique de Washington* adopta le second en 1927, malgré les inconvénients de sa durée de transmission plus longue.

Enfin, la télévision, par sa transmission immédiate des images, sera, dans l'avenir prochain, susceptible d'applications très utiles. NAPOLEON disait déjà qu'un croquis vaut mieux que de multiples pages d'explications ; aussi est-il permis d'entrevoir comme très important le rôle futur sur mer de cette invention naissante.

La guerre a fait naître, a suscité des perfectionnements nouveaux dans la technique radioélectrique, que les hommes ont ensuite appliqués à l'amélioration de leurs rapports normaux. De même que les inventions du temps de paix « se pervertissent » au cours des conflits, de même ceux-ci stimulent, pour des nécessités vitales, le jaillissement de nouveaux procédés de combat, qui se perpétuent dans la Paix sous forme d'applications pacifiques. Le rôle si divers et complexe de la radiotélégraphie dans la guerre maritime nous a édifié à cet égard. Au combat, nous en avons vu toute la puissance ; celle-ci corrobore entièrement l'acte de foi du grand Amiral Lord FISHER : « Oui, la télégraphie sans fil est l'arme du fort ! »

Vu : Le Doyen,
E. ALLIX.

Vu : Le Président,
G. GIDEL.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
G. ROUSSY.

BIBLIOGRAPHIE

I. — *Livres généraux et spéciaux*

- Gabriel ALPHAUD. — L'Action allemande aux Etats-Unis (de la Mission Dernburg à l'incident Dumba). Payot, Paris, 1915.
- Alejandro ALVAREZ. — La grande Guerre européenne et la neutralité du Chili. Pédone, Paris, 1915.
- Dionisio ANZILOTTI. — Cours de Droit International. 3^e édition traduite par G. Gidel. Sirey, Paris, 1929.
- Nagao ARIGA. — La Guerre Russo-Japonaise. Paris, 1908.
- Major Général Sir GEORGE ASTON. — Secret Service. Payot, Paris 1931.
- François BARBIER. — Les navires hôpitaux et la guerre de 1914-1918. Pédone, Paris 1919.
- J. BASDEVANT. — Droit maritime international. Conférences à l'Ecole de Guerre Navale (1923-1924-1934-1935).
- Henri BELLON. — La Marine auxiliaire et ses principales applications. Besnier, La Flèche, Thèse, Paris 1933.
- Lt Paul BODIN. — Les lois de la guerre et les deux conférences de La Haye. Pédone, thèse, Rennes 1908.
- Louis BON. — La Guerre Russo-Japonaise et la neutralité. Thèse, Montpellier, 1909.
- Alain BOURSIN. — Poste 85. Les secrets de la T.S.F. pendant la guerre. Albin Michel. Paris 1937.
- Jacques BRUNEAU. — La ruse dans la guerre sur mer. Pichon, thèse. Paris 1938.
- Hector C. BYWATER. — Les mystères de la guerre navale, traduit de l'anglais par Th. Lacaze. Payot, Paris 1932.
- Capitaine de Frégate CASTEX. — Synthèse de la guerre sous-marine, de Pontchartrain à Tirpitz. Challamel, Paris, 1920.
- E. Keble CHATTERTON. — Les bateaux-pièges. Q-ships contre les sous-marins allemands. Payot, Paris 1928.

- Les coureurs de Mer. Payot, Paris 1931.
- L'escadre muette. Payot, Paris 1933.
- G. CLERC RAMPAL. — La marine française pendant la grande guerre. Larousse, Paris 1919.
- Edmond DELAGE. — Le drame du Jutland. Grasset, Paris 1929.
- Frantz DESPAGNET. — Droit international public. 4^e éd. Sirey, Paris 1910.
- Jacques DEVAUX. — La T. S. F. dans les rapports internationaux. Thèse, Rennes, 1914.
- Lt H. T. B. DREW. — The war effort of New Zealand. 4^e vol. de : Official History of New Zealand effort in the great war. Whitcombe and Tombs Ltd. Auckland, 1923.
- Charles DUPUIS. — Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines. Pédone, Paris 1899.
- Le droit de la guerre maritime d'après les conférences de La Haye et de Londres. Pédone, Paris 1911.
- Paul FAUCHILLE. — Traité de droit international public. T. 2, Guerre et neutralité. Rousseau, Paris 1921.
- Ernest FAYLE. — Seaborne Trade. 2 vol. Londres 1923.
- The war and the shipping industry Oxford University Press, 1927.
- David FRASER. — A modern campaign on war and wireless telegraphy in the Far East.
- Jean Gaigneron LOLLIMON DE MAROLLES. — L'assistance hostile au cours de la Guerre mondiale. Thèse, Rennes 1935.
- Commissaire de la Marine GABRIEL. — Une nouvelle théorie de droit international maritime : la Théorie de Peter Martini. Sirey, Thèse, Paris 1936.
- James Wilford GARNER. — International law and the world war. T. II. Londres 1920.
- Recent developments in international Law. Université de Calcutta, 1925.
- Prize law during the world war. New York 1927.
- Raoul GENET. — Précis de droit maritime pour le temps de guerre. Muller. Paris 1937.

- Gilbert GIDEL. — Le droit international public de la mer. Temps de paix. 3 vol. 1932-1934. Sirey, Paris.
- M. W. GRAHAM. — The controversy between the U. S. and the allied governments respecting neutral rights and commerce during the period of American neutrality (1914-1917). Austin. Texas, 1923.
- E. GRANDI. — La radiotélégraphie dans le droit international, 1927.
- Commandant Louis GUICHARD. — Cours de droit public de la mer, professé à l'Ecole des Sciences Politiques, 1937.
- J. A. HALL. — The law of naval warfare. Chapman et Hall Ltd. Londres 1921.
- W. E. HALL's. — International law, publié par A. Pearce Higgins Clarendon Press, Oxford 8^e éd. 1924.
- Amos S. HERSHEY. — The international law and diplomacy of the russo-japanese war. New York 1906.
- The essentials of international public law and organisation. Macmillan Company. New York 1927.
- A. Pearce HIGGINS. — War and the Private citizen. Studies in international Law. Londres 1912.
- Charles Cheney HYDE. — International law chiefly as interpreted and applied by the United States. Little and Brown. Boston 1922.
- Philip C. JESSUP. — The Law of territorial waters and maritime jurisdiction. Jennings, New York 1927.
- A.W. JOSE. — The royal Australian Navy. Vol. 9 de : Official history of Australia in the war of 1914-1918. Angus et Robertson Ltd. Sydney 1928.
- A de KERAUTEM. — Le déroutement. Picart, Thèse, Paris 1935.
- KLEEN. — Lois et Usages de la neutralité. 2 vol. Paris 1898-1900.
- Georges KOPP. — A bord du Goeben. Payot, Paris 1931.
- Albert de LA PRADELLE. — La Mer. Cours professé à la Faculté de Droit. 1934. Editions Internationales, Paris.
- Cours à l'Institut des Hautes Etudes Internationales et Centre Européen de la Dotation Carnégie. La guerre aérienne, 1933-1934.
- Commandant Adolphe LAURENS. — La guerre sous-marine. Collection du Service Historique de l'E. M. G. de la Marine.
- Précis d'histoire de la Guerre Navale. Payot, Paris 1929.
- T. J. LAWRENCE. — War and Neutrality in the far East.

- Les Principes de Droit International. 3^e éd. traduite par J. Dumas et A. de La Pradelle. University Press, Oxford 1920.
- Franz Von LISZT. — Le droit international, traduit par G. Gidel et L. Alcindor, Pédone, Paris 1927.
- Henri LORENTZ. — Les câbles sous-marins et la T.S.F. dans les rapports internationaux. Thèse, Nancy 1906.
- DE LOUTER. — Le droit international public positif. 2 Vol. Oxford University Press, 1920.
- Comte Félix de LUCKNER. — Le dernier Corsaire, 1914-1918. Payot, Paris 1928.
- MEILI. — Die Drathlose telegraphie im internem Recht und Völkerrecht. Zurich 1908.
- A. MERIGNHAC. — Traité de droit international public. 3 tomes. Paris 1912.
- A. MERIGNHAC et LEMONON. — Le droit des gens et la guerre de 1914-1918. Sirey, Paris 1921.
- Axel MOLLER. — International Law in pace and war, translated by Pratt. Lewis und Munksgaard. Copenhagen 1935.
- Commissaire de la Marine René NAVELLO. — Evolution du droit de visite et du droit de prise au cours de la dernière guerre. Thèse, Paris 1925.
- L. OPPENHEIM. — Treatise of International Law. 5^e éd. H. Lauterpacht, Londres 1935.
- Lucien PASTUREAU. — Des transports interdits aux neutres. Crès. Thèse, Paris 1912.
- Elias PCHEDECKI. — Le droit international Maritime et la grande guerre. Librairie Générale de droit et jurisprudence. Thèse, Paris 1916.
- André PEKY. — L'Asile maritime en temps de guerre et la deuxième conférence de la Paix. Thèse, Paris 1913.
- Mac PEYDIÈRE. — Du séjour et des droits des navires de guerre belligérants dans les eaux neutres en temps de guerre. Thèse, Lyon 1938.
- Jean RENAULT. — Le sous-marin. Sa situation dans le droit des gens Thèse, Paris 1932.

- Lt de Vaisseau de RIVOYRE. — Histoire de la guerre navale. Cours professé à l'Ecole d'application des enseignes de vaisseau. Fournier, Paris 1924.
- Albéric ROLIN. — Le droit moderne de la guerre. 3 vol. Albert Dewit, Bruxelles 1920.
- Ch. de la RONCIÈRE et G. CLERC RAMPAL. — Histoire de la Marine Française. Larousse, 1935.
- Amiral SCHEER. — La flotte allemande de Haute mer pendant la guerre mondiale. Payot. Paris 1928.
- SCHOLZ. — Drahtlose telegraphie und Neutralität.
- James Brown SCOTT. — The declaration of London. February 26th, 1909. Collection of official papers and documents.
- Commandant SEMENOFF. — Le chemin du sacrifice. 4 vol. : L'Agonie d'un cuirassé (traduit par le Comte de Balincourt).
- Nils SODERQUIST. — Droit international maritime suédois. Rasmussen, Paris 1930.
- J.M. SPAIGHT. — Air power and war rights. Longmans Green and Co, London 1924.
- Karl STRUPP. — Eléments de droit international public, universel, européen, et américain. Tome II. Paris 1930.
- TAKAHASHI. — International law applied to the russo-japanese war. Londres 1908.
- Hannis TAYLOR. — International public Law. Callagham. Chicago 1919.
- André THONIER. — De la notion de contrebande de guerre, Gounouilhou. Thèse, Bordeaux 1904.
- Grand Amiral Von TIRPITZ. — Mémoires. Payot, Paris 1922.
- VATTEL. — Le droit des gens. Neuchâtel, 1773.
- Henri VERCKEN. — De l'assistance hostile dans la guerre maritime, Thèse, Paris 1911.
- Louis VERTZEL. — De la contrebande par analogie en droit international maritime. Thèse, Paris 1901.
- John WESTLAKE. — Traité de droit international. 2^e éd. Traduit par A. de La Pradelle. University Press, Oxford 1924.

- WHEATON'S. — Elements of international law. 6^e éd., publié par A. Keith. 2 vol. Stevens and Sons, Ltd. Londres 1929.
- WILSON. — Submarine telegraphic cables in their international relations. 1907.
- George Grafton WILSON. — Handbook of International Law, 2^e ed. St Paul, 1927.
- Ernst ZITELMANN. — Modern Germany in relation to the great war. Traduit par Whitelock. New York 1916.

II. — *Recueils de documents et textes*

- Recueil des Cours de l'Académie de Droit International.
- O. BUTTER. — Presse et Relations internationales, 1933, III.
- Actes et Documents de la deuxième conférence de La Haye de 1907. Tome III.
- Diplomatic correspondence between the United States and belligerent governments relating to neutral rights and commerce (special supplement to the American journal of international law). Vol. 9, July 1915.
- Paul FAUCHILLE. — La guerre de 1914. Documents. 3 Vol. Paris, 1915-1919.
- FAUCHILLE et BASDEVANT et LÉOPOLD. — Jurisprudence française en matière de prises maritimes. Paris 1916.
- FAUCHILLE et BASDEVANT et Mme ASTIER. — Jurisprudence anglaise en matière de prises maritimes. Paris 1922.
- FAUCHILLE et de VISSCHER. — Jurisprudence italienne en matière de prises maritimes. Paris 1918-1921.
- Jurisprudence allemande en matière de prises maritimes. Rousseau, Paris 1922-1924.
- LE FUR et G. CHKLAVER. — Recueil de textes de Droit International public. Paris, Dalloz, 1934.
- Foreign Relation of United States. Supplement 1914-1915.
- LA GUERRE AÉRIENNE. — Commission des Juristes de La Haye, 1922-1923. Les Editions Internationales.
- Annuaire de l'Institut de Droit International. Session de Gand, 1906.

Instructions navales françaises de 1912, 1916, 1934.

Lois Japonaises d'Octobre 1914.

Instructions américaines de 1917.

Instructions italiennes de 1927.

KREUTZERKRIEG. — Tome II. Der Krieg zur see, 1914-1918.

NAVAL WAR COLLEGE. — International Law situations with solutions and notes. Années 1903, 1904, 1907, 1916, 1917, 1918, 1924, 1925, 1927, 1929, 1930, 1932, 1933.

J. H. W. VERZIJL. — Le Droit des Prises de la grande guerre. Leyde 1924.

III. — Articles de Revues et Périodiques

Revue de Droit International :

Paul de LA PRADELLE. — La radioélectricité en temps de guerre. 1936.

Revue de Droit International et de Législation Comparée :

Paul FAUCHILLE. — La T.S.F. et le Droit International.

Thomas ERSKINE HOLLAND. — Les devoirs des neutres dans la guerre maritime et les événements récents. 1905.

Michel KEBEDGY. — La T.S.F. et la guerre, 1904.

Revue Générale de Droit International Public :

Lt Paul BODIN. — La T.S.F. en temps de guerre et le droit international. 1909.

Charles DUPUIS. — Décisions de l'Institut de Droit International, 1907.

Christian MEURER. — La faculté de s'opposer au passage des ondes hertziennes. 1909.

REY. — Chronique des faits internationaux. 1910.

Louis ROLLAND. — La T.S.F. et le droit des gens. 1906.

Revue des Deux-Mondes :

Albert de LA PRADELLE. — La Guerre maritime après la deuxième conférence de La Haye, 1908.

Revue Maritime :

G. MASSENET. — Radiogoniomètres et radiophares, 1920.

Lt de Vaisseau Guillaume COLAS DES FRANCS. — La lutte aérienne sur mer, 1937.

Revue Internationale de la Radioélectricité :

Paul de LA PRADELLE. — La réglementation des émissions radio électriques en temps de guerre. 1935.

Bulletin International des Sociétés de la Croix-Rouge :

Affaire de l'Ophélia, 1915.

Fortnightly Review :

Stephen CLISSOLD. — Radio in the crisis. 1936.

Grotius Society :

Sir Eldon MANISTY. — The navy and International Law. 1934.

Law Magazine and Review :

NORDON. — Some legal aspects of the submarine cable and wireless telegraph in war. 1907.

American Journal of International Law :

Francis COLT DE WOLF. — Telecommunications and neutrality. 1936.

Rear admiral William L. RODGERS. — The laws of war concerning aviation and radio. 1923.

Marine Rundschau :

Kapitänleutnant KLEIKAMP. — Les transmissions dans la guerre des croiseurs. 1926.

N. Von KOCH. — Die Verwendung der Funktelegraphie während des Weltkrieges, besonders vom seestrategischen standpunkt. Février-Mars 1925. Traduction allemande d'un article paru dans la Revue suédoise Tidskrift i Sjöväsendet. 1924. Fascicule 8.

Journaux

THE TIMES. — 9-10 Mars 1937.

LE TEMPS. — 28 Avril 1904, 10 et 11 Mars 1937.

LE JOURNAL. — 11 Mars 1937.

TABLE DES NOMS DES NAVIRES CITÉS

Adda, 147.
 Alcira, 64.
 Amasis, 130.
 Appam, 123.
 Arlanza, 133, 134.
 Australia, 128.
 Bayan, 25.
 Bella Scutarina, 41.
 Bergenfjord, 119.
 Berwin, 106.
 Breslau, 75, 124 ss.
 Cabo Corrientes, 85.
 Calvados, 157.
 Canarias, 147.
 Canopus, 118.
 Carthage, 63.
 Cedric, 118.
 City of Rangoon, 134.
 Crefeld, 41.
 Descartes, 106.
 Dresden, 84, 129, 130.
 Dunraven, 120.
 Echo, 147.
 Eclipse, 147.
 Emden, 134, 135.
 Floride, 131.
 Friedrich der Grosse, 140.
 Galician, 133, 134.
 Geier, 127, 128.
 Gelderland, 64.
 Gloucester, 118, 126.
 Gneisenau, 128.
 Goeben, 75, 80, 124. ss, 139.
 Golo — II, 157.
 Good — Hope, 129, 132.
 Göttingen, 84.

Häimun, 22 ss, 27, 49, 50.
 Hanyei-Marû, 21, 22.
 Henri Cameleyre, 147.
 Highflyer, 133.
 Highland Hope, 41.
 Hillerod, 119.
 Hitachi-Marû, 65.
 Holger, 118.
 Industrie, 21.
 Inflexible, 130.
 Invincible, 130.
 Iron Duke, 141.
 Kabinga, 134.
 Kaipara, 133.
 Kaiser Wilhelm der Grosse, 133, 134.
 Karlsruhe, 41, 99, 132.
 Kristianiafjord, 119.
 Kronprinz Wilhem, 118, 132.
 Lawford, 152.
 Leipzig, 97, 129.
 Loredano, 134.
 Macedonia, 118.
 Magdeburg, 137.
 Manouba, 63.
 Mar Cantabrico, 147, 148.
 Mecklenburg, 80.
 Meteor, 152.
 Minotaur, 127.
 Moewe, 123.
 Moltke, 98, 141.
 Molina, 78.
 Monmouth, 129.
 Montcalm, 128.
 Noma, 120.

Nürnberg, 83, 127.

Nyanga, 133.

Ophelia, 41, 150 ss.

Oscar, 107.

Planet, 127.

Président Quintana, 85, 86.

Prinz Eitel Friedrich, 131, 132,
139.

Protesilaus, 78.

Quang-Nam, 21.

Rechinety, 92.

Reina Victoria Elene, 41.

Rio Negro, 41.

Roma, 75.

Scharnhorst, 81, 128, 129.

See Adler, 146, 147.

Seydlitz, 98.

Stephen, 80.

Stralsund, 139.

Sydney, 135.

S-33, 139, 140.

Tavignano, 63.

Teutonic, 119.

Tremcadow, 78.

Tubal Cain, 133.

U-37, 75.

Victorian, 99.

Von-der-Tann, 98.

Wairuna, 65.

Warrior, 163.

Winslow, 65.

Wolf, 65.

Wolfchen (Aéronef), 65.

Württemberg, 152.

TABLE DES NOMS

DES STATIONS RADIOTÉLÉGRAPHIQUES CITÉES

Apia, 127, 128.

Bizerte, 164.

Carthagène, 106 ss.

Keeling, 135.

Kiel, 153.

Montevideo, 98.

le Mourillon, 164.

Nauen, 96, 118, 139.

Nauru, 127, 128.

Neumünster, 139.

Norddeich, 60, 125, 152, 153.

Oran, 164.

La Plata, 98.

Port Stanley, 129, 130, 135.

Radio-Verdad, 147.

San Juan, 106.

Santa Martha, 106 ss.

Sayville, 100 ss.

Suva, 129.

Tche-Fou, 91.

Tchin-Chan-Tsaï, 92.

Teneriffe, 133.

Toulon, 164.

Tsing Tao, 127.

Tuckerton, 100 ss.

Wei-Hai-Wei, 22, 24.

Wilhelmshafen, 140.

Yap, 127, 128.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	9
PREMIÈRE PARTIE. — LA RADIODÉLÉGRAPHIE DANS LES RAPPORTS ENTRE BELLIGÉRANTS ET NEUTRES	15
CHAPITRE PREMIER. — <i>La radiotélégraphie neutre en Haute-Mer</i>	19
SECTION I. — Contrôle répressif de la Radiotélégraphie neutre en haute mer	20
§ 1. — Radiotélégraphie et espionnage	21
1. Guerre Russo-Japonaise (affaire du Haimum)	21
2. L'espionnage devant les Conférences Internationales et la doctrine	24
§ 2. — Radiotélégraphie et assistance hostile	30
1. Radiotélégraphie et contrebande	30
2. La deuxième Conférence de La Haye 1907	32
3. La Déclaration de Londres du 26 Février 1909	34
4. L'Assistance hostile par la T.S.F. pendant la guerre	39
5. La Commission des Juristes de 1923	42
6. Les Instructions françaises de 1934	46
SECTION II. — Contrôle préventif et droits reconnus aux bel- ligérants en Haute Mer	48
§ 1. — Droits reconnus aux belligérants pour le contrôle préventif de la T.S.F. neutre en Haute Mer	49
1. La guerre Russo-Japonaise, les opinions des auteurs, et la cession de Gand de 1906	49
2. Les Instructions françaises de 1912-1916	51
3. La Commission des juristes de La Haye 1923	54
4. Les Instructions navales de 1934	56
§ 2. — Quelques questions se rattachant au droit de visite	58
1. Connaissance de l'état de guerre	59
2. Messages indûment conservés par le navire visité	61
3. Le déroutement par signal	63

CHAPITRE II. — *La Radiotélégraphie belligérante dans la Jurisdiction neutre* 69

SECTION I. — *La Radiotélégraphie belligérante dans les eaux territoriales et les ports neutres* 70

§ 1. — *La Doctrine et l'état de la législation internationale avant 1914* 70

§ 2. — *Législations de guerre des États neutres* 73

1. *Etats ayant laissé violer leur neutralité* 75

2. *Etats ayant appliqué à la lettre la Convention XIII de La Haye* 76

3. *Etats interdisant aux navires belligérants de se servir de leurs appareils radiotélégraphiques* 76

4. *Etats imposant le démontage des appareils* 79

5. *Etats appliquant à tous les navires la réglementation de la radiotélégraphie* 81

§ 3. — *Règles de La Haye de 1923* 87

APPENDICES

1. *Prise amenée dans un port neutre* 88

2. *Contrôle exercé par les belligérants dans leurs ports et eaux territoriales* 89

SECTION II. — *La Radiotélégraphie belligérante sur le territoire neutre* 90

§ 1. — *La guerre Russo-Japonaise et la Convention V de La Haye* 91

§ 2. — *Contrôle des stations radiotélégraphiques neutres pendant la grande guerre* 96

1. *De quelques violations de neutralité au moyen des stations radiotélégraphiques neutres* 97

2. *Politique des États-Unis* 100

3. *Colombie* 106

§ 3. — *Règles de La Haye de 1923* 108

DEUXIÈME PARTIE. — *LA RADIOTÉLÉGRAPHIE DANS LES RAPPORTS ENTRE BELLIGÉRANTS* 111

CHAPITRE PREMIER. — *La Radiotélégraphie et les opérations de guerre* 113

SECTION I. — *Emploi reconnu licite, et les applications de la radiotélégraphie pendant la guerre mondiale* 114

§ 1. — *Principes* 114

§ 2. — Applications de la radiotélégraphie pendant la guerre de 1914-1918	124
1. Raid du Gœben et du Breslau	125
2. L'escadre allemande d'Extrême-Orient	127
3. La radiotélégraphie et les opérations de quelques croiseurs allemands	130
4. Organisation britannique de la T.S.F.	135
5. Organisation allemande de la T.S.F. et la bataille du Jutland	138
SECTION II. — Emploi illicite de la radiotélégraphie	142
§ 1. — Abus des signaux de détresse	142
§ 2. — Emploi illicite de la radiotélégraphie par les navires-hôpitaux	149
CHAPITRE II. — <i>Protection de la navigation commerciale</i>	155
SECTION I. — Réglementation de la radiotélégraphie sur les navires de commerce	157
§ 1. — Restrictions à l'usage de la T.S.F.	157
§ 2. — Signaux de détresse	160
§ 3. — Signaux de danger	161
SECTION II. — Avis de guerre — War warnings	163
§ 1. — Système appliqué en Méditerranée	163
§ 2. — Système appliqué dans l'Océan et dans la Manche	164
CONCLUSION	167
BIBLIOGRAPHIE	171
TABLE DES NOMS DES NAVIRES CITÉS	179
TABLES DES NOMS DE STATIONS RADIOTÉLÉGRAPHIQUES CITÉES	180

